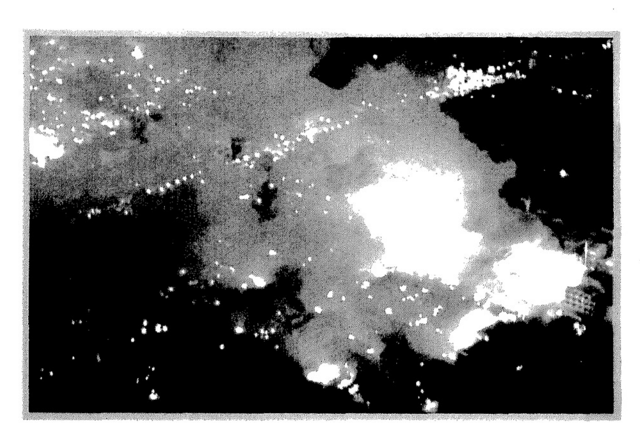
4

غريبة وأسرار عجيبة

ألكوارث العالمية



هاري ويستر



ألـكوارث العـالمية

4

أخبار غريبه وأسرار عجيبه

ألكوارث العالمية

هاري وبستر



الغلاف : محمد شمس الدين

مؤسسة الانتشار العربي
ص ب : ٥٧٥٢/ ١١٣ بيروت - لبنان

الطبعة الأولى

المحتويات

١

صلاة على جناح

الطيران هو من أسلم وسائل السفر، وكل الإحصائيات تثبت ذلك. هناك إمكانية أكبر لأن يدهس المرء من أن يهوي إلى حتفه من علو ثلاثين ألف قدم، ولكن التفكير في ذلك يبقى واحداً من أعمق مخاوف المسافر، وأحياناً تحصل حوادث وأكثر من ذلك.

رعب لوكيربي الميلادي

إن معنى فقدان عزقة أو مسمار ملولب قد يغيب عن المسافرين، ولكن عند الجميع كوابيس حول القنابل.

في الأول من كانون الأول/ديسمبر، عام ١٩٨٨، وعند الساعة السادسة وخمس وعشرين دقيقة أقلعت طائرة بان أميركان رقم ١٠٣ من مطار هيثرو. لقد كانت الطائرة قادمة من فرانكفورت في المانيا، وكان من المقرر أن تطير إلى مطار جون. ف. كينيدي في نيويورك، ومن ثم إلى ديترويت.

في لندن، نقل الركاب القادمون من فرانكفورت، من طائرة بوينغ ٧٢٧ ذات ثلاثة محركات إلى طائرة ٧٤٧ أكبر ذات أربعة

محركات، وكانت من ضمن الحقائب حقيبة بدون مالك. لقد انضم ركاب آخرون إلى الطائرة في مطار هيثرو وأصبح مجموع الركاب والطاقم مئتين وتسعة وخمسين، الكثير منهم تلامذة وعسكريون أميركيون وكانوا مسافرين لقضاء عطلة الميلاد مع عائلاتهم.

تأخرت الطائرة حوالي خمس وعشرين دقيقة نظراً لازدحام مطار هيثرو في ذلك الوقت من السنة. وبعد إثنين وخمسين دقيقة من الإقلاع، أصبحت الطائرة محلقة في الظلام على علو ٣١,٠٠٠ قدم، على مسافة عشرين ميلاً شمالي غربي كارلايل، فوق الأضواء اللامعة لمدينة لوكيربي الاسكتلندية الصغيرة.

كانت القنبلة التي على متن الطائرة مخفية داخل راديو مسجل في تلك الحقيبة المجهولة المصدر داخل قسم الحقائب، وكانت مصنوعة من مادة بلاستيكية متفجرة تدعى سيمتيكس، ليس لها رائحة وصغيرة الحجم، ما جعلها صعبة الاكتشاف جداً، ولم يكن ممكناً للكلاب البوليسية أن تشمها، ويمكن جعلها في أي شكل لخداع آلة الأشعة على شكل تذكار أو قماش ثوب، أو بطانة حقيبة. ومن الممكن أنه كان للقنبلة فتيلان للتفجير، وقد شغّل الفتيل الأول عندما ارتفعت الطائرة إلى ما فوق الخمسة آلاف قدم، بعد إقلاعها من مطار هيثرو بقليل، وهذا بدوره شغل جهاز توقيت ولقد قرّر مصير الركاب نهائياً في الخمسين دقيقة التي مضت، ثم انغلقت دائرة كهربائية أشعلت كبسولة الانفجار في القنبلة.

شاهد موظف الرادار في بريستويك صورة الطائرة التي كان يتابعها على الشاشة تتحول فجأة إلى وابل من النقط ما لبثت أن اختفت بدورها. لقد دمرت الرحلة ١٠٣ كلياً وكانت الطائرة تحلق بسرعة كبيرة على ارتفاع شاهق بحيث أن الحطام انتشر في

مساحة ثمانين ميلاً بطول عشرة أميال. وتساقط معظم المعدن الثقيل للطائرة ووقودها على مدينة لوكيربي محيطاً إياها بدائرة من النار، محطماً المنازل وتاركاً حفراً كبيرة في الأرض، ولقي أحد عشرَ شخصاً من سكان المدينة حتفهم من جراء ذلك.

لم يكن هناك أمل في نجاة أحد من ركاب الرحلة ١٠٣، واستمر البحث لأسابيع عن الجثث التي تساقطت من السماء، وكانت وما زال بعضها منتشراً في الغابات والجبال والحقول والبحيرات. لقد شاهد العالم صوراً مريعة للقتلى ومقتنياتهم التي تساقط بعضها على سطوح المنازل. لقد كانت أسوأ كارثة جوية في تاريخ بريطانيا.

كان الله في عوننا

على الرغم من الاحتراس المستمر، فإن التشققات في الطائرات أو الأخطاء نتيجة للصيانة السيئة ما زالت تحدث، وإن أصغر مشكلة قد تكون مميتة عند التغاضي عنها. ففي العام ١٩٧٨، تعرضت طائرة ٧٤٧ يابانية إلى حادث صغير واصطدمت مؤخرتها بالأرض عند الهبوط. وقد أجريت للطائرة تصليحات خاطئة لم تفحص جيداً، وبعد سبع سنوات ظهرت نتيجة هذا الخطأ الفاضح.

ففي الثاني عشر من آب (أغسطس) عام ١٩٨٥ تسرب إلى الطائرة بعد إقلاعها بقليل، الهواء المضغوط إلى مؤخرتها من خلال التشققات التي كانت قد انتشرت كالسرطان في جدرانها الخلفية خلال تلك السنوات السبع. وفي المؤخرة أدت التشققات إلى تعطيل الأجهزة الدقيقة للتحكم بالدفة، واكتشف الطيار أنه فقد السيطرة على الطائرة. لقد كان على متن الطائرة خمسمائة وأربعة

وعشرين راكباً تعرضوا في الدقائق الأثنتي والثلاثين التالية إلى رعب يفوق التصور بينما كانت الطائرة تهبط وتدور عشوائياً.

النهاية ارتطمت الطائرة بسفح جبل على بعد ثمانية وخمسين ميلاً. لقد كان هناك بعض الناجين، ولكن فرق الطوارىء تعاملت بشكل مروع مع الكارثة مختلفة حول من تقع عليه مسؤولية الإنقاذ بحيث إن فرق الإنقاذ وصلت بعد خمس عشرة ساعة من تحطم الطائرة. لم يكن هناك سوى أربعة ناجين، وقد وصفت أحدهم وهي مضيفة «الرعب الصارخ» على متن الطائرة. وفي هذا الجحيم كتب البعض رسائل أخيرة إلى عائلاتهم، «إلى أبنائي الثلاثة، اهتموا بوالدتكم، إن الطائرة تنحدر عمودياً. ليس هناك من أمل. لقد كانت حياتي سعيدة. شكراً لكم جميعاً. كان الله في عوننا، مع السلامة».

الرعب الأسوأ على الدرج

في ٢٧ آذار (مارس) من عام ١٩٧٧ كان منتجع التناناريف المشمس عادة مغطى بحجاب من السديم والضباب. إن الربيع هو أحد الأوقات الشديدة الازدحام بالسواح والمطار كان مزدحماً. ومما جعل الأمور أسوأ بكثير، هو أن قنبلةً قد اكتشفت في مطار

في شهر شباط (فبراير) من عام ١٩٧٤ تحطمت في ضواحي باريس طائرة د.س ـ ١٠ تركية كان على متنها ثلاثمائة وستة وأربعون راكباً، لقوا حتفهم جميعاً. وقد عزي سبب التحطم إلى انفصال باب للشحن أثناء الطيران ما أدى إلى إزالة ضغط شاملة، وكان قد حدث الشيء نفسه تقريباً قبل ذلك بسنتين لطائرة د.س ـ ١٠ أخرى. لقد كان ذلك خطأً في التصميم، ولكن لم يأخذه أحداً جدياً في عين الاعتبار.

لاس بالماس المجاور وتم إغلاقه، وتم تحويل الطائرات كلها إلى مطار التناريف الذي لم يكن مجهزاً للتعامل مع الوضع. وكانت من بين الطائرات المحولة من لاس بالماس، طائرة بان أميركان ٧٤٧ قادمةً من لوس أنجلوس، على متنها ثلاثمائة وستة وتسعون شخصاً بمن فيهم الطاقم، وجثمت الطائرة في مطار التناريف منتظرة إعادة فتح مطار لاس بالماس. وكان في مطار التناريف طائرة ٧٤٧ ضخمة أخرى تابعة لشركة الطيران الهولندية تنتظر التوجه إلى مطار لاس بالماس. لقد كانت الطائرة الهولندية قادمة من أمستردام وعلى متنها مئتان وثمانية وأربعون شخصاً بمن فيهم الطاقم، فكان مجموع المسافرين في الطائرتين المذكورتين ستمائة وأربعة أربعين. بعد ساعتين من التأخير علمت الطائرتان أن مطار لاس بالماس قد فتح وأنه بإمكانهما الاستعداد للإقلاع. سارت الطائرتان على المدرج. في المقدمة كانت الطائرة الهولندية، وأخبر قبطان طائرة البان أميركان أن يدرج بطائرته خلفها ثم أن يسلك المنعطف الثالث إلى اليسار وينتظر إقلاعها. عندما بلغت الطائرة الهولندية نهاية المدرج، كان عليها أن تستدير وتبدأ الإقلاع، وكان على طائرة ألبان أميركان أن تكون بأمان بعيدة عن طريقها.

عندما هبطت الطائرتان كانت الرؤية جيدة ولكن الضباب يغطي المطار الآن. لقد كان الطيارون يتبعون تعليمات برج المراقبة ولم يكن أحد يرى شيئاً ولم يكن هناك من نظام رادار أرضي في المطار.

إن الذي حدث لاحقاً كان صورة مخزية من الخطأ الأعمى والتسرع: فبينما كانت طائرة البان أميركان تسير على المدرج بارتباك باحثة عن المنعطف الثالث إلى اليسار، بلغت الطائرة الهولندية التي كان يقودها كبير مدرّبي طياري الشركة نهاية

> **لقي معظم أعضاء فريق كرة القدم حتفهم في كوارث جوية. ففي شباط (فبراير) ١٩٥٨ لقي معظم أفراد فريق مانشستر يونايتد المتصدر عالمياً، ومعدل أعمار أفراده لا يكاد يتجاوز العشرين تماماً، حتفهم في تحطم طائرة في ظروف جوية جليدية. وخسرت البيروستة لاعبين دوليين في العام ١٩٨٧ عندما تحطمت في المحيط الهادىء طائرة كانت تقل فريقها الرائد اليانزاتما، وكان مجموع اللاعبين الذين لقوا حتفهم ثمانية وعشرين لاعباً.**

المدرج وأنهت بسرعة فحوصات ما قبل الطيران، ومن غير انتظار التعليمات الصحيحة من برج المراقبة، بدأ القبطان التقدم بالطائرة ببطء. في ذلك الوقت كانت طائرة البان أميركان غير متأكدة من عدد المنعطفات التي مرت بها، وبدا الوصول إلى المنعطف الثالث بعيداً، ولم يعرف قبطانها أن ذلك المنعطف قد فاته وأن طائرته كانت تسير نحو الكارثة. عند الساعة الخامسة وست دقائق أخذت الطائرة الهولندية تزيد من سرعتها، بينما كان برج المراقبة يظن أنها جاثمة في مكانها ولم يكن يود أن يأذن لها بالإقلاع إلاّ بعد تأكده من خروج طائرة ألبان أميركان من المدرج، وكان طلب من الأخيرة إعلامه بهذا الأمر عند حدوثه. لقد سمع هذا الطلب في قمرة القيادة في الطائرة الهولندية، ولكن قبطانها تجاهله. إن أحد أفراد طاقم الطائرة الهولندية وهو المهندس، وعند سماعه الحديث بين برج المراقبة وطائرة ألبان أميركان قام بإعلام رئيسه بشكوكه، وهتف بقبطان الطائرة الهولندية متسائلاً: ألم تبتعد طائرة البان أميركان عن مسارنا؟ فيجيبه قبطان الطائرة الهولندية: حقاً!!

بعد ثماني ثوان شاهد طاقم الطائرة ألبان أميركان الطائرة الهولندية مسرعة نحو طائرتهم.

«ها هو.. أنظر إليه» اللعنة! إن ابن الكلبة قادم نحونا!

حاول ملاحو الطائرة الهولندية الارتفاع بطائرتهم والمرور من فوق طائرة ألبان أميركان، وما إن ارتفعوا بطائرتهم عن المدرج حتى مر جهاز هبوطها الأساسي على جسم طائرة ألبان أميركان محطماً جزءاً منه، وبعد طيرانها مسافة خمسمئة قدم، هوت على المدرج، وانزلقت مسافة ألف قدم ثم شبّت فيها النيران مرمّدة كل من كان فيها. ويسجن المعدن المحطم والملتوي لطائرة ألبان أميركان، من نجا من ركابها، ثم شب حريق فيها.

ومن أصل ستمائة وأربعة وأربعين مسافراً نجا تسعة وخمسون تأذوا جميعاً.

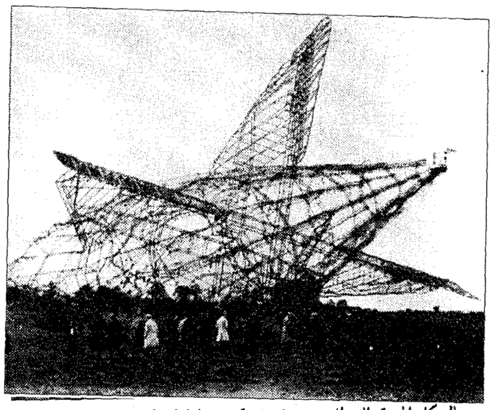
وحصلتِ أسوأ كارثة بريطانية على المدرج في آب (أغسطس) ١٩٨٥، في مطار مانشستر عندما انفجر المحرك الأيسر لطائرة بوينغ ٧٢٧ بريطانية للرحلات الجوية. لقد وضعت في الطائرة مقاعد أكثر مما ضممت له مما أعاق الخروج، ولقي أربعة وخمسون شخصاً حتفهم وسط الهلع الناتج.

نهاية المناطيد ذات المحركات

لم تقتصر الكوارث على الطائرات، ومع أن الضحايا كانوا أقل في كوارث المناطيد في العام ١٩٣٠، إلا أن منظر سبعة ملايين قدم مكعب من الهيدروجين وهو يحترق لهباً وضع نهاية للمناطيد كإحدى وسائل النقل.

الضحايا الأول كانوا على متن المنطاد البريطاني (ر ـ ١٠١) عام ١٩٣٠ وكان منطاداً حكومياً صنعته الحكومة البريطانية. وأثناء صنعه كان اللورد طومسون وزير الطيران متحمساً بنجاح المنطاد

السابق (ر ـ ١٠٠)، وقد أظهر اهتماماً كبيراً بالمنطاد (ر ـ ١٠١)، لينجحه تجارياً، وأعلن بعد الانتهاء من صنعه أن المنطاد سيغادر إلى الهند في الرابع من تشرين الأول (أكتوبر) وأنه سيكون من ضمن ركابه، وأنه سيدعو عند الوصول إلى الهند شخصيات العائلة المالكة وموظفي الحكومة لزيارة المنطاد، ولهذا جرى تأثيث غرف المنطاد بصورة تليق بالدعوة. فغرف الطعام جهزت بكثافة بالنباتات المغروسة في أوان وكذلك بسجاد فاخر وسكاكين وشوك الفضة. وكان هناك ستة مسافرين فقط، ولم يكن هناك أي تحديد لمشحوناتهم، فوزن أمتعة اللورد طومسون كان بمقدار وزن أربعة وعشرين مسافراً. وكان الطاقم مؤلفاً من ثمانية وأربعين شخصاً معظمهم من الطباخين والخدم. أما الهيكل الضخم للمنطاد فكان يحتوي على سبعة عشر كيساً مملوءاً بغاز الهيدروجين، وكانت

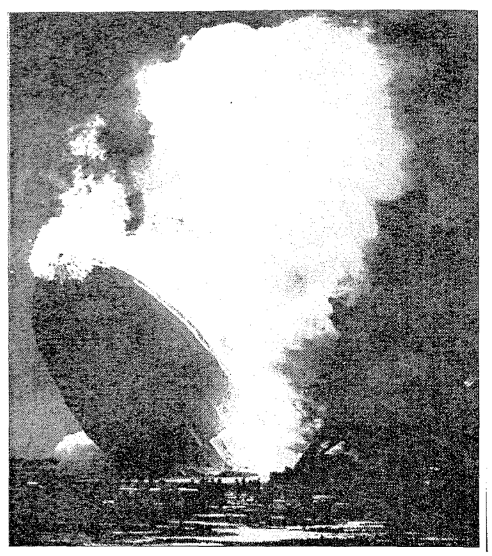


الهيكل المحترق للمنطاد (ر ـ ١٠١) قرب بوفوا في فرنسا عام ١٩٣٠.

الأكياس مصنوعة من أمعاء الثيران المخاطة نظراً لعدم توفر المطاط الاصطناعي عندئذ. وكان الغاز في الأكياس معرضاً للتسرب. أما سرعة المنطاد فكانت لا تزيد على واحد وسبعين ميلاً في الساعة وكان وزنه واحداً وثلاثين طناً. وقد رأى الأخصائيون أن قوة المحركات كانت أقل مما يجب وأن زخرفة اللورد طومسون كانت تزن أكثر مما يجب، إلا أنه لم يقتنع معلناً «أن المنطاد سليم كمنزل وأن نسبة الخلل كانت واحداً من مليون».

وفي الرابع من تشرين الأول (أكتوبر) ارتفع المنطاد (ر ـ ١٠١) بصعوبة فوق رؤوس الأشجار وأبراج الكنائس متجهاً إلى فرنسا، ومن المعلوم أنه عندما تغادر هذه المناطيد الضخمة مكانها يكون من الصعب عليها أن تقوم بهبوط اضطراري، بل عليها أن تستمر في طيرانها. إن إحدى سكان بلدة هتشن القريبة من لندن أفزعها ضوء أخضر وأحمر غريب في حديقة منزلها فخرجت لتشاهد المنطاد الذي بدا كالوحش الضخم قرب سطوح المنازل في شارعها، وكان البريق ناتجاً عن أنوار الهبوط الملونة. واستطاع المنطاد أن يتخطى الشارع بصعوبة، إلا أن الجزء الأسفل منه كان يصطدم بسطوح المنازل مزيلاً المداخن. لقد استطاع المنطاد أن يصل بصعوبة إلى فرنسا حيث اصطدم حوالي الساعة الثانية والدقيقة الثامنة من بعد الظهر بتلة قليلة الارتفاع خارج بلده بوفوا، وانفجر متحولاً إلى لهب، ولم ينج أحد من ركابه.

وبعد سبع سنوات لاقى المنطاد الألماني هندنبرغ الذي كان يحمل الشعار النازي المغير نفسه. كان المنطاد ينقل المسافرين من فرنكفورت إلى نيويورك ذهاباً وإياباً. لقد كان وحشاً ضخماً طوله حوالي ثمانمئة قدم، وبدا كالسحق الطائر الهائل، وكان له تأثير



المنطاد هندنبرغ ينفجر متحولاً إلى لهيب في نيوجرسي عام ١٩٣٧.

على المشاهدين كما أن إتقان صنعه من ناحية الهندسة والتصميم جعله وسيلة إعلام نارية متحركة.

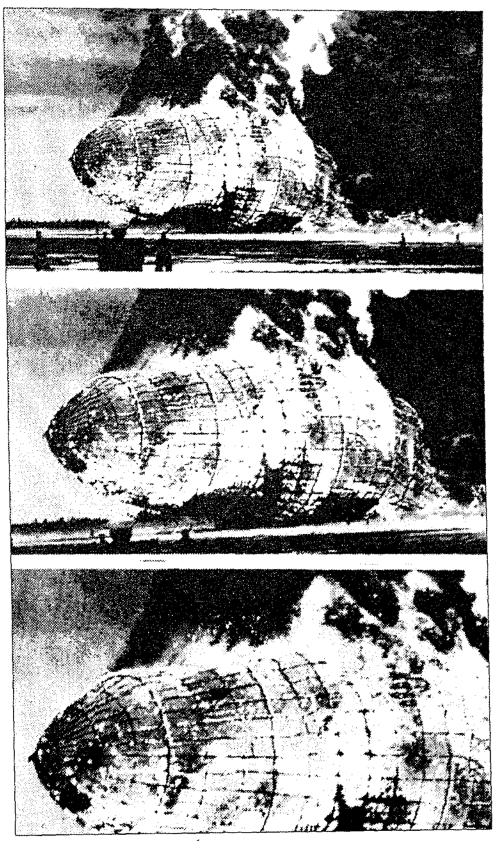
أقلع المنطاد من فرانكفورت في الثالث من أيار (مايو) ١٩٣٧، وكان من المفترض أن يصل إلى مكان هبوطه في ليكهارست خارج نيويورك حوالي الساعة ٧,٣٥ مساءً في السادس من أيار (مايو). لم تكن هذه رحلته الأولى، ولذلك لم تكن الصحافة تولي رحلاته اهتماماً كبيراً. إلا أن صحفيين اثنين كانا حاضرين، وكان أحدهما الشاب هيرب موريس الذي كان يعمل في محطة إذاعية.



المنطاد هندنبرغ يهوي نحو الأرض.

وقد كان بحوزة ذلك الشاب آلة تسجيل ليصف الهبوط كي يذاع فيما بعد إذا وجد أنه ذو أهمية تستدعي ذلك. لقد أصبح تعليق ذلك الشاب أسطورياً إذ قال عند هبوط المنطاد بصوت مرتفع: «إنه يتوهج، إنه يتوهج، يتوهج بشكل مخيف. يا إلهي، إنه ينفجر ويتحول إلى لهيب».

وإذا أخذنا في عين الاعتبار الحرارة التي يولدها احتراق ملايين الأقدام من الهيدروجين، كان غريباً وفاة ستة وثلاثين مسافراً من أصل ركابه السبعة والتسعين.



المنطاد هندنبرغ ملتهباً

طائرتان سقطتا

في الواحد من أيلول (سبتمبر) ١٩٨٣، أطلقت مقاتلة سوفياتية النار على طائرة ركاب كورية جنوبية متجهة من نيويورك إلى سيول. وقد ذكر سلاح الطيران السوفياتي أن الرحلة (٠٠٧) ضلت طريقها، وأنه بالرغم من كونها مجهزة بثلاثة أجهزة ملاحية متنوعة إلا أنها كانت تحلق فوق شبه جزيرة كاشتكا وجزيرة صاقالين حيث للسوفيات قواعد بحرية استراتيجية كثيرة. وادعى الطيار الذي أسقط الطائرة أنها لم تستجب إلى الإشارات والتحذيرات وكان على متن الطائرة المذكورة مائتان وتسعة وستون مسافراً بمن فيه أفراد الطاقم، لاقوا حفتهم جميعاً. وقد كان من بين الركاب واحد وستون أميركياً. وقد أدان الرئيس ريغان ما حدث واصفاً إياه بأنه «عمل عنف مروع».

وبعد انقضاء خمس سنوات، اضطرت الولايات المتحدة للتدخل في الحرب بين إيران والعراق على ما يظهر لحماية الملاحة في منطقة الخليج. وفي أوائل تموز (يوليو) ١٩٨٨ أسقطت البارجة الأميركية، فنسان طائرة ركاب إيرانية وعلى متنها مائتان وتسعون راكباً، لاقوا حتفهم جميعاً، وقد ظنت البارجة خطأً بأن الطائرة كانت مقاتلة عدوة.

عندما نتصور ازدحام الفضاء باستمرار نستغرب ندرة الاصطدامات فيه وكان أمرها في كانون الأول (ديسمبر) ١٩٦٠. فقد اصطدمت طائرتان تقلان مائة وسبعة وعشرين راكباً فوق نيويورك خلال عاصفة ثلجية، وقد نجا راكب واحد. وسقطت إحدى الطائرتين في بروكلين وتسببت في مقتل ثمانية أشخاص وبأعجوبة لم تسقط في مدرسة كان فيها ١٧٠٠ تلميذ من الأطفال.

٢

الكرة الأرضية العنيفة

٦٠٠ قنبلة ذرية

ليس هناك ما يوحي بالخرافات والرؤى الدينية الغامضة مثل الزلازل. فالتوراة تتكلم عنها كأنها أدوات لغضب الله وهي تمثل في بعض القصائد دليلاً على القدرة الإلهية، ولذلك زلزلت الأرض عندما مات السيد المسيح، أما القيامة فسترافقها زلازل عدة.

والنظرية التي تقول إن قشرة الكرة الأرضية تتألف من عدة مقاطع أو صفائح متحركة تشرح السبب الذي تكون فيه الزلازل أكثر في بعض الأماكن. فالجزر اليابانية وجنوبي أوروبا والشاطىء الغربي للولايات المتحدة الأميركية عرضة للزلازل، لأنها تقع بين صفائح وعلى تصدعات. وأسوأ تصدع في العالم الجديد هو تصدع سانت أندروس الذي يمر في ولاية كاليفورنيا، فقد تعرضت سان فرانسيسكو لواحد من أسوأ الزلازل في أوائل هذا القرن، وهي تنتظر منذ سنوات عدة ضربة أخرى مدمرة.

وتقاس قوة الهزات بمقياس ريختر الذي يحمل اسم شارل

ريختر من معهد كاليفورنيا التكنولوجي. والمقياس مرقم من صفر إلى تسع درجات. وأصغر هزة شعر بها هي في حدود درجتين أما أكثرها تدميراً فهي فوق الثماني درجات. وتنجم هذه الزلازل عن قوة أكثر من ١٠,٠٠٠ قنبلة ذرية من تلك التي سقطت فوق هيروشيما، كما كان بإمكان الهزات المتواضعة أن تنتج تصدعات وتقل عن عشرين قدماً. ومن المعلوم أن التشققات هي بعرض عشرة أقدام تتسع لتبلع ما فوقها. فالأسيجة والطرق والمنازل يمكن أن تتحرك أقداماً عدة إذا لم تكن قد دمرت. كما أنه ينتج عن الزلازل تحطم الجسور وانفجار السدود، وحدوث الانزلاقات والانهيارات. وأفظع من ذلك كله الهزات التي تتولد تحت قعر المحيط، أي الأمواج الزلزالية التي يسمونها خطأً بالموجات البحرية. وهذه تبدأ بأمواج الصدم الناجمة عن الهزات التي يكون مركزها عادة أميالاً تحت قعر المحيط، والتي تتحول إلى جبال من المياه ترتفع

في السابع من حزيران عام ١٦٩٢ كان مركز تجارة الرقيق والتجارة في بورت رويال في جامايكا قد تهدم وغرق من جراء زلزال رافقته أمواج. وقد كان ذلك صباح يوم شديد الحر في تلك البلدة التي يقطنها القراصنة وتجارة الرقيق والمومسات أي الذين كان يقال عنهم «أكثر الناس تحت الشمس بعداً عن الله». ففي الساعة ١١,٤٧ صباحاً عندما كان السكان في عملهم تعرضت البلدة لثلاثة ارتجاجات متتالية هدمت المنازل. قدمت من البحر الأزرق الهادىء أمواج زلزالية هائلة، ارتفعت وأغرقت البلدة إلى الأبد. وقد كتب أحد الناجين وهو كاهن. «إنه منظر كئيب جداً أن تشاهد هذا الميناء الذي هو من أجمل ما شاهدت، مغطى بالجثث المختلفة وهي تهتز إلى الأعلى والأسفل دون أن تدفن، وهدم الزلزال المقبرة، والأضرحة أصبحت قطعاً صغيرة وقذفت الأمواج جثث الموتى منها..».

إلى ستين قدماً لتضرب المناطق الساحلية بسرعة مئتين وخمسين ميلاً في الساعة، وهذه الموجات الزلزالية تهدم المدن والجزر.

الزلازل القديمة

ربما يكون أكثر الزلازل تدميراً ذلك الذي ضرب شرقي البحر المتوسط في ٢١ أيلول (سبتمبر) عام ٣٦٥ بعد الميلاد، فقد ضرب إيطاليا واليونان وسوريا وفلسطين ومصر. فالأسكندرية في مصر والتي كانت إحدى جواهر الأمبرطورية الرومانية دمّرت، ومنارتها إحدى عجائب الدنيا السبع وارتفاعها ستمئة قدم والتي كانت تشاهد إلى مسافة ثلاثين ميلاً سقطت في الميناء. ونقلت الموجة الزلزالية السريعة المراكب إلى سطوح المنازل على بعد أميال من الشاطىء. وغالباً ما تعرضت أنطاكية في سوريا إلى الزلازل في العصور القديمة. ففي العام ٥٢٦ بعد الميلاد لقي ٢٥٠,٠٠٠ إنسان حتفهم من جراء زلزال قوي ضربها. وفي وقت آخر استطاع الأمبرطور الروماني تراجان الذي كان يومها في المدينة إنقاذ حياته بعد أن قفز من النافذة قبل أن يسقط المنزل الذي كان فيه. ولم تكن هنالك آلات للرصد العلمي للهزات، وكان الناس يعتمدون على النبؤات والتنجيم. وهذه الأساليب لمعرفة المستقبل والتي لا يزال يعتقد بها رؤساء الولايات المتحدة الأميركية كان معمولاً بها في العقدين السادس والسابع من هذا القرن في كاليفورنيا عندما كان هناك خوف كبير من حدوث زلزال. إن أحد المنجمين في تبريز في إيران تنبأ بحدوث زلزال في العام ١٠٤٢ بعد الميلاد، إلا أن الناس لم يصدقوه في حينه، وقد لقي ٤٠,٠٠٠ إنسان حتفه بسبب ذلك الزلزال. كما أن زلزالاً مخيفاً ضرب ثلاث ولايات في الصين في القرن السادس عشر، ويقدر أن ما لا يقل عن ٨٠,٠٠٠ قتلوا في المنطقة التي تعرضت لذلك.

أما مضيق مسينا بين أسفل إيطاليا وجزيرة صقلية فهو المكان الأسطوري للوحشين الخرافيين سيلا وشاريبدس اللذين كان كل منهما على الشاطىء المقابل يبتلعان المراكب المارة. والمنطقة عرضة للزلازل العنيفة التي تنتج عنها الأمواج الزلزالية على الشاطئين. فبلدة راجيودو كالابيريا على الشاطىء الإيطالي هدمت عام ١٥٠٩ و١٦٣٨ ونتج عن ذلك ألف ضحية. وفي العام ١٦٩٣ ضرب زلزال شمالي وشرقي صقلية وقتل حينها ٩٣,٠٠٠ إنسان. وفي العام ١٩٠٨ تعرض شاطئا المضيق لزلزال عنيف. ففي ٢٨ كانون الأول (ديسمبر) عند الساعة ٥,١٠ صباحاً شعر الناس بهزة خفيفة. وبعد عشر دقائق سمعت دمدمة عميقة وأخذت أمواج المحيط تتصاعد كأن الوحشين الخرافيين يحركانها. إلا أن الاهتزازات أخذت تزداد وتنتشر على شواطىء إيطاليا وصقلية. وقد أصبحت راجيو وسينا دماراً. وفي الوقت نفسه تراجعت مياه البحر مسافة خمسين ياردة عن الشاطىء ثم عادت إليه بارتفاع عشرين قدماً ما أكمل التدمير. وكان من عنف الزلزال أن هدمت المنازل كلها في بعض البلدات الأخرى. وكانت المحصلة ١٦٠,٠٠٠ ضحية.

ومن الطريف أن هذه الزلازل كانت في الصباح الباكر، ويبدو أن الزلازل تستيقظ باكراً مما ينتج عنه موت أشخاص عديدين يكونون نائمين.

زلزال سان فرانسيسكو

يوم الأربعاء في ١٨ نيسان (إبريل) ١٩٠٦ وفي الموعد المفضل للزلازل بعد الساعة الخامسة صباحاً، سمع سكان سان فرانسيسكو (٣٤٠,٠٠٠ نسمة) لعلعة طويلة ومشؤومة شبيهة بصوت الرعد أو

صوت تكسر الأشجار البعيد. وخلال ثوان قليلة شعروا بالارتجاج الأول. وقد كان هناك ست ارتجاجات وفي المرة الثالثة والأسوأ، في الساعة ٨,٤٥ صباحاً كان الجميع قد استيقظوا. وقذفت الارتجاجات النائمين بعيداً عن أسرتهم وخارج النوافذ في بعض الأحيان. وقد ذكر أحدهم في ما بعد أنه شاهد خزانة ملابس في غرفة نومه تسقط في زاوية قائمة عدة مرات ثم تدور على نفسها عمودياً، قبل أن تنقلب وتتحطم. وفي المدينة بدت المفروشات كأنها ترقص في المنازل، ولم يكن هناك أي فنجان أو صحن أو آنية زجاجية سليمة. وتعتبر هذه الأضرار ثانوية، فالأبنية التي كانت تهتز إلى الأعلى والأسفل أخذت تنهار. وقد استيقظ أحدهم في منزله ليشاهد رِجلَ طفل يبرز من شق في سقف غرفته، إلا أن الاهتزازات أغلقت الشق وسقطت رجل الطفل عليه، وقد قفز الرجل من النافذة قبل أن ينهار البناء.

وتكمن الميناء الآن تحت البحر عند مدخل ميناء كينغستون. ويقال إنه يمكن مشاهدة المنازل تحت الماء ومنه تسمع عادة أصوات أجراس الكنائس.

وأثناء أقوى الارتجاجات اهتزت الأرض الزراعية كأنها تغلي، فارتفعت وهبطت كأن موجة قذفتها. كما أن الفنادق والأبنية تحولت إلى كوخ من الحجارة. أما الأبنية التي سلمت فقد انحنت إلى الأمام مقدار خمس عشرة درجة، وقد دمّر فندق بالاس هوتيل الذي كلف بناؤه سبعة ملايين دولار، وقد كان من بين زواره المغني الأسطوري أنريكو كاروسو الذي أقسم بأنه لن يعود إلى سان فرانسيسكو ثانية. وقد انقسمت الأبنية في منتصفها من الأعلى إلى الأسفل. وانهار مركز المحافظة الذي بني على أساس أنه لا تؤثر فيه

الزلازل. واختفت الطرقات وتحطمت منصات الركاب والبضائع في الميناء. ومن الغريب أنه بالرغم من الدمار فإن ألف شخص فقط لاقوا حفتهم، فالارتجاجات الأولية منحت الناس الفرصة ليغادروا الأبنية التي ما لبثت أن تهدمت. وقد أعلنت الأحكام العرفية وقتل جنود أربعة من أفراد عصابات السلب، وقد اشتعلت النيران نتيجة تسرب الغاز.



مركز محافظة سان فرانسيسكو بعد الهزة عام ١٩٠٦

وكانت الأضرار الناجمة عن الزلزال لا تقارن بتلك التي نجمت عن النيران التي امتدت إلى المنطقة التجارية ومن ثم حملتها الرياح إلى الأجزاء الأخرى من المدينة الغارقة في الفوضى، فمساحة أربعة أميال تحوي بضع مئات من الأبنية احترقت بكاملها. كما أن ما يقرب من ٢٥٠,٠٠٠ إنسان أصبحوا دون مأوى. وقد قدرت الأضرار بمائتين وخمسين مليون دولار. لقد كانت سان فرانسيسكو خراباً يحترق.

إلا أن عودة المدينة كانت بسرعة مذهلة، فخلال ثلاث سنوات قضاها الألوف في الخيم، تم بناء ثلث المدينة بتخطيط ضد الزلازل والحرائق. وقد اختيرت سان فراسيسكو عام ١٩١١ لاستضافة معرض دولي تنويهاً بإعادة إعمارها. كما أنه أعيد تأهيل الأراضي التي تعرضت للموجات البحرية وأقيمت فيها حدائق جميلة وقصور ومنشآت بمساحة ستمئة وخمسين فداناً. وقد افتتح المعرض عام ١٩١٥ وزاره تسعة عشر مليون شخص. لقد عادت سان فراسيسكو عملياً من الرماد.

زلزال طوكيو

يوم الأحد في ١ أيلول (سبتمبر) ١٩٢٣ ضرب ارتجاج قوي طوكيو وميناء يوكوهاما الذي يبعد ثمانية أميال عن الطرق جنوبي شرقي المدينة على شاطىء خليج طوكيو. وقد كانت المنطقة تشعر بالارتجاجات الخفيفة منذ القدم، نظراً لأن المدينة تقع قرب الممر الباسيفيكي المعروف باسم «تساكارورا ديب». وقد اعتمدت أساليب بناء معينة لهذه الغاية. ففي طوكيو قليل من المنشآت الأسمنتية ذات النمط القربي إذ أن معظم المدينة كان مؤلفاً من منازل قروية ذات طابق واحد مبنية من مواد خفيفة الوزن كالخشب

والقشر، حتى أن الأعمدة في المنازل كان يمكن تفكيكها عند حدوث هزة ما كي يفكك المنزل إلى أجزاء يعاد تركيبها بعد زوال الخطر.

إلا أن الاحتياطات كانت هذه المرة دون جدوى. وكالعادة كانت هناك ثلاثة ارتجاجات جميعها قوية. وجاءت النيران بعد الزلزال وانهارت المدينة فوراً. فعندما تفسخت الأرض تطايرت أجزاء منها عشرة أقدام، وفي أماكن أخرى انفتحت الأرض لتبتلع المشاة والسيارات والمنازل. وقد دمر معظم الأبنية الحكومية والحي التجاري تدميراً كاملاً. ودمرت كذلك محطة توليد كهرباء وقتل من جراء ذلك ستمائة شخص فوراً. كما انفجر مستودع للسلاح في طوكيو مما نتج عنه حريق يضاف إلى الحريق الذي سببته الكهرباء والغاز. كما أن أطول نفق في اليابان في ساساكو سقط على ركاب القطار، وتحطمت الجسور كافة. وكان رئيس الوزراء يعقد اجتماعاً عندما تشققت أرض الغرفة وقتل عشرون من زملائه. أما خليج شاكامي فقد ضربته أمواج ارتفاعها أربعون قدماً. وقد كانت طوكيو مركزاً ثقافياً وتجارياً منذ أربعة آلاف سنة.

وهدمت سبع عشرة مكتبة بالإضافة إلى ستمائة وأربعين معبداً بوذياً ومائة وخمسين مزاراً لطائفة الشنتو. وفي يوكوهاما الحديثة

ليست كل الأمواج مياهاً. ففي ١٥ كانون الثاني (يناير) ١٩١٩ انفجر في مدينة بوسطن في الولايات المتحدة الأميركية خزان كبير مملوء بالدبس طوله خمسون قدماً. وقد قتل من جراء ذلك عشرون شخصاً وجرح أربعون نتيجة موجة من الدبس في الوسط التجاري من المدينة. وقد أزاح القاتل اللزج عدة منازل ودفن مركز إطفاء.

دمر المستشفى الأميركي والفندقان الرئيسيان والأرصفة والرصيف الممتد إلى البحر وأعداد لا تحصى من الأبنية الأخرى، كما أن المستشفى سقط في الخليج ومزقت خزانات الوقود الضخمة في الميناء. وقد واجه جدار هائل من الوقود المحترق ألوف الأشخاص الذين اتجهوا إلى الميناء بقصد الهرب بحراً. وفي يوكوهاما اندلعت النيران بعد الارتجاجات مباشرة. واشتدت في طوكيو النيران إلى درجة أنها حرقت أربعين ألفاً في حديقة طوكيو، وكثيرون اختطفتهم زوبعة النيران وقذفت بأجسادهم المنتفخة مئات الياردات، والذين حاولوا البقاء على قيد الحياة في القنوات وجدوا أمواتاً ووجوههم متفحّمة إلى درجة أنه لم يكن ممكناً التعرف إليهم، إذ أن النيران مرت مسرعة فوق سطح الماء.

ومن آثار الكارثة المروعة موت ١٥٠,٠٠٠ إنسان وتدمير ٧٠٠,٠٠٠ مسكن. والآن وبعد سبعين عاماً، نجد طوكيو والمنطقة المحيطة بها أكثر مناطق اليابان كثافة سكانية. إن السكان ما زالوا يشعرون بالارتجاجات ومن المحتمل جداً حدوث زلزال قوي في طوكيو في المستقبل.

قوة من الجحيم

«لقد ضربت المكسيك بقوة هائلة من الجحيم»، هكذا وصف شاهد عيان المشهد بعد أن ضرب زلزال بقوة ٨,١ بمقياس ريختر مدينة مكسيكو عند الساعة ٧,٢٠ صباحاً في ١٩ سبتمبر (أيلول) ١٩٨٥.

لقد كان مركز الهزة يبعد في الواقع مئتين وثمانية وأربعين ميلاً، في قصر المحيط الهادىء. ونتيجة لذلك ارتطمت أمواج محيطية زلزالية ارتفاعها ستون قدماً بالشاطىء بسرعة فائقة. لقد سويت

بالأرض مناطق كثيرة من المدينة. إن الأبنية السكنية المتعددة الطبقات والمبنية بتكاليف زهيدة والأبنية المكينة هوت، كل طابق على الطابق الذي تحته. الاحصاءات الرسمية أشارت إلى أن قتلى الزلزال بلغوا ٤٥٠٠,٠ وهو رقم خفف من حقيقة الكارثة لأسباب سياسية، وكان مدعاة للسخرية من قبل عمال الإنقاذ الذين قدروا القتلى بحوالي ٤٠,٠٠٠ قتيل.

زلزال الصين الثاني الكبير

بعد معاناتها أشد الزلازل للحياة البشرية عام ١٥٥٦، عانت الصين التجربة المروعة ثانية بعد أربعمئة وعشرين سنة في العام ١٩٧٦، وحدثت هذه المرة هزتان بين الأولى والثانية خمس عشرة ساعة خلفتا بين ٧٠٠,٠٠٠ و١,٤٠٠٠٠٠ مليون قتيل ولم ينشر الصينيون محصلة رسمية بعدد القتلى. لقد كانت قوة الهزتين التي حدثت أولاها عند الساعة ٣,٤٠ صباحاً في ٢٨ تموز (يوليو)، ٨,٢ و٧,٩ درجات على مقياس ريختر. وأرسلت هاتان الهزتان قوة مدمرة توازي ٢٠,٠٠٠ قنبلة نووية من قنابل الحرب العالمية الثانية أو ٤٠٠ مليون طن من المواد شديدة الانفجار.

أما مركز الهزة فكان مدينة تاتغشان التي كان يبلغ عدد سكانها مليون نسمة. كما تضررت مدينتا بكين وتينتسين كثيراً. أما

جبال أميركا الجنوبية والوسطى الحديثة التكوين وغير المستقرة لها تاريخ من التقلبات العنيفة، وفي السبعينات حدثت فيها سلسلة من كوارث الزلازل لمدة ست سنوات. أهم هذه الكوارث كان الزلزال الذي وقع في البيرو، بقوة ٧,٧٥ في ٣١ أيار (مايو) ١٩٧٠

تاتغشان فقد دمرت وقتل فيها ٦٥٥,٠٠٠ نسمة، ومن زارها بعد حدوث الزلزال بأشهر ذكر أنه لم يبق منها سوى عشرين ميلاً من أكوام الحجارة.

لقد أحست ألاسكا التي تبعد ٣٥٠٠ ميل بارتجاجات الزلزال الصيني. إن هذه المنطقة القليلة الكثافة السكانية قد تعرضت لأعنف زلزال مسجل، غير أنه بسبب طبيعتها النائية لم يقع فيها سوى واحد وثلاثين قتيلاً. ففي يوم الجمعة العظيمة من عام ١٩٦٤، وبقوة ارتجاج كادت تتجاوز مقياس ريختر ارتفع إلى علو متر على أقل تقدير ٤٩,٤٢٠٠,٠٠٠ هكتار من ألاسكا ثم هبط من جديد.

لقد وقع هذا الزلزال الغادر بينما كان معظم السكان المتعلقين بكرة القدم، داخل منازلهم يتابعون كأس العالم بواسطة المذياع. وكنتيجة للزلزال تهدم أحد السدود وجرف مدينتي يونغاي وكاراس بسكانهما الثمانين ألفاً، كما زالت قرى عدة. بعد الزلزال والطوفان كان ٦٦,٧٩٤ إنساناً في عداد القتلى أو المفقودين، كما أن مليوناً كانوا في عداد الجرحى أو دون مأوى.

في كانون الأول (ديسمبر) من العام ١٩٧٢، تعرضت العاصمة النيكاراغوية، مانغوا لمئتي هزة ليومين رهيبين، تركت ٧٠٠٠ قتيل. إن أحد الموجودين غير المتوقعين كان البليونير هوارد هاجز، الذي كان منعزلاً عن العالم كالعادة، وقد فر إلى مكان أكثر أماناً وأقل بروزاً. لقد جعلت الهزات ٣٠٠,٠٠٠ إنسان دون مأوى، وبعد ذلك بأربع سنوات وفي شباط (فبراير) من العام ١٩٧٦ ضرب زلزال بقوة ٧,٥ غواتيمالا وهندوراس مخلفاً ٢٢,٠٠٠ قتيل.

٣

جحيم السيارات

ضحايا الطرقات

إن الإحصاءات حول ضحايا الطرقات مرعبة، فما يصدمنا عدد الضحايا في كارثة واحدة أو حرب ما، نجد حولنا مجزرة مستمرة تدور على الطرق. ففي الولايات المتحدة نرى أن السيارات هي القاتل الخامس بما يقارب نسبة واحدة وعشرين وفاة لكل ١٠٠,٠٠٠ من السكان، ما يجعل المعدل أكثر من معدل الوفيات بسبب السكري وأمراض القلب. فالسيارات مسؤولة عن عدد ضحايا أكثر من الانتحار والاغتيال مجتمعين. وخلال حرب فييتنام قتل ٤٦٠٠٠ أمريكي، بينما قتل على الطرقات في الفترة نفسها ٦٥٣,٠٠٠. وفي السنة الأخيرة للحرب الفييتنامية قتل ٥٤,٠٠٠ أمريكي نتيجة حوادث السيارات، فالسيارات قاتلة أكثر من أي مرض.

وفي بريطانيا كان أكبر حادث اصطدام بين أرتال السيارات على الطريق م ـ ٦ صباح يوم كثيف الضباب عام ١٩٧١ قرب ليفربول. فالسيارات التي كانت تسير مسرعة وقريبة من بعضها

البعض أدت إلى مائتي حادثة قتل من جرائها عشرة أشخاص. وفي آذار (مارس) عام ١٩٩١ كان هناك اصطدام مماثل على الطريق م - ٤ في بركشير قتل من جرائه عشرة أشخاص وجرح أربعة وعشرون.

القتلى ذوات المحركات

كثير من الخراب في الازدحام ناجم عن الانفجار والحريق. فصهاريج الوقود والشاحنات الأخرى التي تنقل مواد قابلة للاشتعال والتي تسير بسرعة كبيرة تكون شبيهة بالقنابل. ففي تورتوزا في أسبانيا، حصل في العام ١٩٧٨ واحد من أسوأ الحوادث. ففي ٨ تموز (يوليو) الذي كان يوماً قائظاً، كان هناك صهريج ينقل ثمانية وثلاثين طناً من غاز البروبالين السائل متجهاً على الطريق التي تمر عبر مخيم ساحلي مزدحم. وكان في المخيم حوالي خمسمئة شخص منتشرين في الموقع وعلى الشاطىء في بيوت على عجلات وخيم. وبسبب صدمة أو نوم السائق انحرفت الشاحنة عن الطريق إلى وسط المخيم، وكان نتيجة ذلك أن تحطم الصهريج منفتحاً وغمرت المخيم كرة نارية. وأدى الانفجار إلى عشرات من الانفجارات الأصغر فانفجرت قوارير الغاز التي كان المخيمون يستعملونها لإعداد طعامهم ثم خزانات الوقود في السيارات. لقد كانت الحرارة الناتجة شديدة الارتفاع، حتى أن النيران شبت في نادٍ عبر الطريق. لقد خلف انفجار الصهريج حفرة قطرها ستون قدماً وعمقها خمسة عشر قدماً.

وقذف الانفجار المخيمين مئات الأقدام وبعضهم سقط في البحر والبعض الآخر دفن في الرمال ولم يعثر على الكثيرين. وكانت الجثث التي عثر عليها محترقة إلى درجة لم يتم معها التعرف إلى

هويات أصحابها. لقد لقي أكثر من مئة شخص حتفهم، وأصيب المئات.

وفي حادث مماثل في ٢٥ أيار (مايو) ١٩٥٠ في مدينة شيكاغو في النيوي جرف صهريج يحمل ٨٠٠٠ غالون من البنزين قطاراً ساعة الازدحام بسبب عطل في إشارات المرور. وبسبب الانفجار الذي حصل شبت النيران في المباني المجاورة، وزدات النوافذ في المباني الأبعد وانبعج الإسمنت والقرميد وتداعى، ولقي ثلاثة وأربعون شخصاً حتفهم.

إن أسوأ كارثة من هذا النوع ـ وقد ادعت الحكومة في ما بعد أنها كانت عملية تخريب ـ حصلت في كالي، في كولومبيا عام ١٩٥٦. ففي السابع من آب (أغسطس) وبعد منتصف الليل بقليل انفجرت قافلة عسكرية تحمل عدة أطنان من الوقود والمتفجرات والذخائر بينما كانت تمر في وسط البلدة. ونتيجة لذلك دمرت ثماني شوارع تحيط بمكان الانفجار تدميراً تاماً، وتحطمت نوافذ المنازل على بعد ثلاثة أميال، وقتل ١٢٠٠ شخص وجرح الآلاف.

٤

القتلى المألوفون

ضحايا الأوبئة

خف القتلى المألوفون إلى درجة كبيرة في العالم الغربي، فالسل والتيفوس والكوليرا والدفتيريا والجدري والحصبة لم تعد تقتل الأطفال، كما أن قليلين في العالم الغربي يموتون جوعاً. فخلال قرن واحد تضاعف معدّل الحياة في العالم الغربي نتيجة تحسن الشروط الصحية وتحسين التغذية واكتشاف اللقاحات. وفي الولايات المتحدة هناك أخصائيون في علم الأجنة يعتقدون أنهم قد اكتشفوا أسرار الشيخوخة وهم لا يرون سبباً يحول دون أن يعيش الإنسان ٢٠٠٠,٠٠ سنة إذا توفرت الشروط الملائمة. ودليل هذه النظرية قد يظهر في المستقبل القريب إذ أن الحكومة الأمريكية تنفق المليارات على الأبحاث المتعلقة بحياة المسنين. وتزداد إمكانية تحقيق الحياة الأبدية للذين يرغبون في ذلك ويستطيعون الإنفاق من أجله. وليس من الممتع أن يعيش الإنسان في عالم أناني يقطنه المسنون ويحكمه الأثرياء. ونجد في الدول النامية ودول العالم الثالث الأمراض والفيضانات والجوع والحروب الأهلية والفقر وكذلك

الكثافة السكانية والديون الضخمة المتوجب دفعها للعالم الغربي، وهذه جميعها مسؤولة عن معدّل الوفيات المرتفع.

الطاعون

يظل الطاعون الدبلي أكثر القتلة المنفردين فتكاً ويعرف باسم «الموت الأسود» وقد اجتاح أوروبا بين عام ١٣٤٧ و١٣٥٠، فقتل ربع السكان أي خمسة وعشرين مليوناً. وظل هذا الطاعون يظهر في شكل أو آخر وإن يكن بشدة أقل في السنوات الخمسمائة التالية وغير انتشاره وجه العالم المعروف. وورد ذكر الطاعون الدبلي للمرة الأولى في القرن الثالث الميلادي في الشرق الأوسط. وفي العام ١٥٤٢ انتشر فجأة في مصر وامتد إلى القسطنطينية حيث قتل ١٠,٠٠٠ في يوم واحد، ووصل بعد بضع سنوات إلى فرنسا. ومن المحتمل أنه امتد إلى إنكلترا في القرن السابع الميلادي. وقد كانت عوارضه احمرار العينين والتهاب اللسان والتقيؤ المصحوب بتشنج ووجع الرأس الشديد والتهاب الغدد في أسفل البطن. كما أن بقعاً سوداء ظهرت على أجساد الضحايا، ولهذا أطلق عليه «الموت الأسود».

وكانت فترة اشتداد المرض تترواح بين أربعة وستة أيام، كما أن الوفاة في المرحلة الأولى لانتشار الوباء كانت نسبتها تسعة وتسعين في المئة. وكان الناس يموتون وآلامهم مبرحة وهم يتمايلون بصورة مشوشة. وكانت البراغيث التي تنقلها الجرذان والسناجب والقواضم الأخرى الوسيلة الرئيسية لانتقال الوباء.

وفي القرن الرابع عشر بدأ الوباء يتجه نحو الغرب، ويظن أنه بدأ في الصين وفي الشرق الأقصى. فالجيش الصيني كان يقذف

بالجثث الموبوءة إلى المدن المحاصرة، وقد قتل ما يقرب من ثلاثة عشر مليون صيني.

وانتقل المرض بعدئذ بواسطة المسافرين وجرذان السفن وجيوش التتار والمغول إلى أوروبا. وقد رافق المحامي الإيطالي غبريال دي موسيس سير الوباء أثناء سفره من شبه جزيرة القرم إلى جنوى في إيطاليا وشاهد رفاقه يتناقصون ويموتون. ويظن أيضاً أن الجرذان السوداء قدمت مع الصليبيين من الشرق. وقدكانت إيطاليا أول بلد أوروبي يتعرض للوباء، وانتقل منها إلى إسبانيا وفرنسا وبريطانيا وأوروبا الوسطى وسكندنافيا.

ولم يكن باستطاعة السكان سوى الصلاة ومراقبة المرض ينتشر، وساهمت كثافة السكان في القرى والشروط الصحية المخيفة في انتشاره. وقد أبيدت جماعات بكاملها وملأت الجثث الشوارع أو كان يقذف بها إلى خارج أسوار المدن، وغالباً لم يبق هناك أحياء لدفن الموتى. وزالت عائلات وتفككت هيكلية مجتمعات وانتشرت الجريمة. ولم ينفع الأثراياء التجاؤهم إلى حصونهم وقصورهم، فالجرثومة لاحقتهم. وحصلت المجاعة نظراً لعدم وجود من يعمل في الأراضي وتوقف التعليم بسبب وفاة الأساتذة، وغرقت القارة في الظلام.

وأدى ظهور الوباء إلى الفوضى الاجتماعية، فقد ثار الفلاحون وعنف تقاتل من نجا من الموت. كما ازدادت بصورة مأساوية المعتقدات الغريبة كعبادة الشيطان والتمسك بما هو شديد الكآبة والإحباط. وقد أثر ذلك في الرسم والثقافة والقصص الشعبية، ولا يزال الموت الأسود جزءاً من تفكير الأوروبيين حتى يومنا هذا.

ولم يكن الطاعون الدبلي بعيداً خلال القرون الثلاثة التالية، فقد استمر في الانتشار فوق القارة وفي الشرق الأقصى وكان أحد الأسباب الرئيسية للموت. استمر الطاعون يخرب الهند حتى القرن العشرين مع أن نسبة الوفيات تضاءلت، فلم يعد المصاب عرضة للوفاة. وفي العام ١٩٠٠ تفشى المرض في البرتغال وأستراليا. أما أشهر انتشار للطاعون في أوروبا فكان «الطاعون الكبير» في لندن في ١٦٦٤ ـ ١٦٦٥، ومن المرجح أنه قدم من هولندا حيث كان متفشياً بكثرة. وقال بعضهم إن شحْنة من الأقمشة نقلت العدوى. ففي شهر تشرين الثاني (نوفمبر) ١٦٦٤ ظهرت بعض الحالات في أقضية سانت غايلز وسانت مارتن في غربي لندن. وامتد الوباء في بادىء الأمر شرقاً إلى قلب مدينة لندن الكثيفة السكان. وعندما حل الربيع كان الوباء قد اشتد زخمه. ففي أيار (مايو) ١٦٦٥ توفي ٤٣ شخصاً، وارتفع العدد إلى ٦١٣٧ في حزيران (يونيو).

وإلى ١٧٠٣٦ في تموز (يوليو) ووصل الذروة في آب حيث توفي ٦٨٥٩٦. وكانت الوفيات في ذلك الصيف خمسة عشر بالمئة من سكان لندن. وكان من المألوف أن تقفل المساكن التي

إن التقدم في المضادات الحيوية يعني أنه من المستبعد أن تتطور الأنفلونزا إلى ذات الرئة. إن هذا التقدم حديث نسبياً. ففي نهاية الحرب العالمية الأولى قتل ما لا يقل عن عشرة ملايين في ساحات القتال في أوروبا. وكان المتقاتلون قدموا من ثلاث قارات وعاشوا في أسوأ ظروف عرفها الإنسان، ما سهل انتشار الأنفلونزا التي نقلوها إلى أماكن أخرى، وانتشر عامي ١٩١٨ ـ ١٩١٩ في الكرة الأرضية التي أضعفتها الحرب. فالحرب أضعفت الأمم والجرثومة كانت نشطة، وقد توفي عشرون مليوناً في عام واحد.

انتشر فيها المرض وتحجر عائلات كاملة ويحكم عليها بالموت. وكان يجري تمييز المساكن المذكورة بطلاء صليب أحمر على أبوابها مع عبارة «فليرحمنا الله». كما أن آخرين حجزوا أنفسهم لينجوا من الوباء. وهرب الكثيرون وأصبحت لندن مدينة أشباح. وبعد ذلك بقليل كان «الحريق الكبير» الذي اجتاح الشوارع الضيقة وأحرق المنازل الخشبية وقضى على الطاعون في تلك المدينة.

مؤخراً قال بعض الخبراء إن مرض فقدان المناعة (الإيدز) قد يؤدي إلى خفض في السكان خلال بضع سنوات في بعض البلدان النامية حيث يمكن أن يقتل عدداً يفوق عدد الولادات. ففي بعض البلدان في وسط أفريقيا انتقلت جرثومة (H.I.V) (ه.أ.ف) التي تسبب مرض الإيدز إلى ثلاثين بالمئة من النساء الحوامل ولا يستبعد أن تظهر نتائج الإيدز المدمرة في المستقبل، فليس من استثناءات لهذا المرض الذي يؤدي إلى نسبة وفيات قريبة من المئة بالمئة.

الفيضانات والمجاعة

الفيضانات والمجاعة هما عادة توأمان. فالمجاعة تحصل عندما تنقص كميات الطعام نتيجة نقص معدّل المطر لفترة من الزمن. وبالتالي فإن زيادة المطر عن المعدّل تشجع زيادة الزراعة وزيادة السكان والحيوان. وعندما يتبدل الجو تحصل الكوارث، فالكرة الأرضية كوكب يعتمد على الماء، وهي تحوي مقداراً محدداً من الماء قريب من خمسة وأربعين يارداً مكعباً للشخص الواحد. ويتبدل توزيع الماء المذكور وفقاً للشروط المحددة.

إن زيادة رعي الماشية أكثر من المتوجب وتآكل التربة والتصحر الناتج عن قطع الأشجار الضرورية والشجيرات وفلاحة الأراضي

غير الصالحة التي يظن أنها صالحة لإنتاج المحاصيل الذي تلجأ إليه الدول الفقيرة كي تسدد ديونها تترتب عنها جميعاً نتائج. ومؤخراً نتجت مشاكل تهجير هائلة من الحروب الأهلية الكثيرة في أفريقيا، وأصبح ملايين البشر مشردين مكرهين دون أي وسيلة لإطعام أنفسهم. وكان الجوع في ازدياد خلال السنوات العشرين المنصرمة. ففي أفريقيا ما يقرب من أربعين مليوناً معرضين للحرمان المدقع. وشهدت أوروبا وأمريكا وروسيا التأثيرات المدمرة لنتيجة الحرب والجمود الاقتصادي. وعادة عندما تحصل مجاعة يكون تجنب الكارثة صعباً، فهذه يجب تجنبها بالتخطيط والتحضير السابقين لقد حدثت المجاعات المفجعة بالتخطيط والتحضير السابقين.

لقد حدثت المجاعات المفجعة باستمرار عبر التاريخ، والتوراة ملأى بذكرها. ففي مصر خلال الأعوام ١٠٦٤ ـ ١٠٧٢ لم يحصل فيضان النيل لسبع سنوات، ويستند المصريون على ذلك لإرواء مزروعاتهم. وأخذ الناس أثناء المجاعة يأكلون بعضهم البعض. وقد مرت الهند بعدة مجاعات. فأثناء حكم شاه جان الذي شيد تاج محل، قتلت مجاعة ٣٠,٠٠٠ شخص في مدينة سورات، وقد باع الأهل أولادهم للحصول على الطعام. وفي ولاية البنغال عام ١٧٦٩ أدت مجاعة سببها القحط إلى وفاة ثلاثة إلى عشرة ملايين نسمة وهو ثلث السكان.

وما بين الأعوام ١٨٧٦ ـ ١٨٧٩ تعرضت الهند والصين إلى أحد أسوأ المجاعات في تاريخهما. ففي الهند لم تهطل الأمطار الموسمية في الجنوب والشمال خلال السنوات المتتالية. وتوفي في ولاية مدراس فقط ثلاثة ملايين ونصف بسبب المجاعة والأمراض.

وفي الصين كان القحط لمدة ثلاث سنوات، ولم يسمع العالم الخارجي عن هذه الكارثة قبل سنة تقريباً، ونظراً لتباعد المجتمعات في حينه كان الإنقاذ مستحيلاً. وكانت الوسيلة الوحيدة للتخلص من الجثث ما سمي «حفر العشرة آلاف جثة». ونظراً لكثرة الكوارث التي حلت بالصين، كان من المستحيل الحصول على إحصائيات دقيقة للقتلى، فالتقديرات تتراوح بين التسعة والثلاثة عشر مليوناً أو أكثر. منذ العام ١٩٧٢ القحط والمجاعة في أفريقيا الغربية في المنطقة المسماة بالساحل أي الأرض الواقعة بين صحراء «الصحارى» والأراضي في الخصبة إلى الجنوب، وهي منطقة تمتد من المحيط الأطلسي عبر موريتانيا، مالي فولتا العليا، النيجر، تشاد إلى السنغال، غانا، نيجيريا، جمهورية أفريقيا الوسطى والحبشة.

وكان ذلك نتيجة تبدل المناخ وقطع النبات وضعف الإدارة السياسية. وكان من المستطاع تفادي ذلك، إلا أن الأمر أثر على خمسة وعشرين مليون أفريقي. فالسكان ورعي الماشية زاد أكثر من الاعتياد خلال ثماني سنوات من الازدهار، عندما جاء القحط أكلت المواشي مراعي الريف ثم نفق ثمانون بالمئة منها وسدّت مجاري الأنهار. وبعد المجاعة، جاءت الأمراض وقتلت ٢٠٠٠,٠٠٠. وافتقر توزيع المساعدات الواردة إلى خطة علمية. وشهدت الاضطرابات السياسية التي نجمت عن ذلك حروباً أهلية، فقد سقطت حكومة النيجر كما انتهى حكم هيلاسيلاسي من أثيوبيا.

وفي العام ١٩٨٤ عاد الحديث عن المجاعات الأفريقية المستمرة نتيجة أحاديث تلفزيونية وجهود بوب جلدوف وفريقه لجمع التبرعات بقيمة عشرين مليون جنيه استرليني. وقد تبع ذلك عدة

خلال المحصول الجيد عام ١٩٣٠، أنتجت أوكرانيا سبعة وعشرين بالمئة من الحبوب التي أنتجها الاتحاد السوفياتي. إلا أن ستالين قرر أنه يجب أن تنتج أربعين بالمئة من محصول الاتحاد. وقد استمر في قراره هذا أي وجوب إنتاج ٧,٧ مليون طن حتى عندما كان المحصول ضعيفاً في السنوات التالية. ففي العام ١٩٣٢ كان نصف محصول أوكرانيا يؤخذ منها. وقد رفض ستالين أن يخفض الحصة المقررة وأخذ الأهالي يجوعون مع أن الحبوب كانت تتكدس وتتعفن في مخازن السكك الحديدية والمستودعات تحت الحراسة المسلحة. وقد كان ذلك رديفاً للانتحار. لقد كان ستالين ينوي سحق فلاحي أوكرانيا. وقد طوقت أوكرانيا ولم يكن هناك ما يحفظ المحاصيل المتعفنة، كما أن الريف تحول إلى «صحراء محزنة» ومات خمسة ملايين نسمة. ولما علمت زوجة ستالين الثانية بما فعل انتحرت بإطلاق النار على نفسها.

جهود إغاثة مع أن مليون إنسان ماتوا في أثيوبيا. ويمكن تقدير حجم المشكلة إذا علمنا أن إغاثة كوميك (كوميك ريليف) جمعت اثني عشر مليون جنيه للعالم الثالث، مع أن العالم الثالث يدفع ذلك المبلغ يومياً كفائدة عن ديونه إلى مصارف الغرب.

الحر القاتل

في حزيران (يونيو) ١٩٨٠ ارتفعت الحرارة كثيراً في معظم الولايات المتحدة وبقيت كذلك للشهرين التاليين. في دالاس، تكساس ارتفعت الحرارة إلى درجة غريبة هي مائة درجة فهرنهايت لثلاثة وعشرين يوماً. وقد قتل ١٢٠٠ شخص في الشهر الأول، كما انتشرت الجريمة وحصلت حالات مأساوية من العنف المنزلي والإساءة إلى الأطفال. وكانت هناك مشاكل أكثر في المدن

التي تعرضت للشغب نتيجة التفرقة العنصرية في أيار (مايو). وكان من المستحيل البقاء خارج المنزل لبعض الوقت دون التعرض لضربة شمس، فأثناء الليل لم تنخفض الحرارة إلى أقل من ثمانين درجة. وفي إحدى الليالي لم تنخفض الحرارة في واشنطن عن ٩١ درجة، برطوبة خمسة وثمانين في المائة، وقد يشعر الإنسان أكثر بالبرودة في فرن بطيء. وقد أعلنت حالة الطوارىء في الولايات المتحدة بينما كان الناس ينهارون في الشوارع. وأقام الصليب الأحمر مراكز للمساعدات الطارئة ووزع المراوح. وقد شكل التكييف للكثيرين الفرق بين الحياة والموت ما يعني أن معظم الذين ماتوا كانوا في المناطق الفقيرة. ولم يعدّ الناس طعامهم لأسابيع عدة كما كانوا غير مهتمين بالخروج من منازلهم. وكانت حرارة الشمس مرتفعة بالنسبة إلى الجميع باستثناء قليل من السواح الذين كانوا يعرضون أجسامهم لها، وهكذا كان هناك المنظر الغريب لجماعة يقفون في الصف ليحصلوا على حمام شمس في طقس أكثر حرارة. وقد ولدت الحرارة حرائق أضرت كثيراً بولاية أريزونا. وقد خسر المزارعون ما قيمته مليارا دولار من المحاصيل والمواشي. والشركات التي كانت قد تأثرت بالركود الاقتصادي تأثرت أيضاً بالغياب الكثيف للموظفين الذين لازموا منازلهم هرباً من الشمس. ولم تهبط الحرارة إلى الدرجة العادية قبل شهر آب (أغسطس).

مجاعة البطاطا الإيرلندية

يمكن أن نطلق على هذه المجاعة أيضاً عبارة «المجاعة التي ساهمت في بناء أمريكا» فإحدى نتائجها كانت هجرة كثير من الإيرلنديين إلى العالم الجديد، حيث خرج من بينهم رؤساء للجمهورية بعد أن كانوا فلاحين.

وكانت ثمرة البطاطا قد انتقلت من أمريكا الجنوبية إلى أوروبا في القرنين السادس عشر والسابع عشر، وكانت في منتصف القرن التاسع عشر تزرع في معظم القارة نظراً لقيمتها الغذائية وإن تكن أقل أهمية.

وكان الإنكليز يحكمون إيرلندا بواسطة لوردات إنكليز أقام معظمهم خارجها. وكان هؤلاء يهتمون فقط بزيادة دخلهم عن طريق الأراضي التي يؤجرونها إلى وكلاء عمدوا إلى تقسيمها بدورهم وتأجيرها قطعاً صغيرة جداً إلى فلاحين. ونتج عن ذلك أن أكثر من ثلاثة ملايين عامل زراعي إيرلندي كان لدى كل منهم قطعة أرض أقل من عشر فدان ليؤمن بزراعتها طعام عائلته. وباستثناء جزء صغير من الأرض لبناء كوخ ترابي صغير كانت باقي القطعة مخصصة لزراعة البطاطا، وكان الوكيل يأخذ ثلثي دخل العامل السنوي الزهيد ومقداره سبعة جنيهات كإيجار للكوخ والأراضي. ولم يكن المبلغ المتبقي كافياً لإطعام كلب. فالبطاطا فقط كانت تبقي العمال وعائلاتهم أحياء نظراً لما تحتويه من الكربوهيدرات. وكانت الوجبات هي نفسها يوماً بعد يوم وشهراً بعد شهر.

وفي العام ١٨٤٥ ضرب البطاطا في أوروبا نوع من الفطر نتج عنه اهتراؤها في الأرض. ومع أن تبدّل شكلها كان ظاهراً للعيان إلا أن أحداً لم يظن بأن ذلك سيؤدي إلى كارثة. وقد لام الفلاحون الطقس والسحر والله والشيطان. وقد تبين في ما بعد أن الفطر كان عبارة عن طفيليات هاجمت الثمرة وامتصتها وبدلت شكلها. وبعد ثلاثين عاماً من مجاعة إيرلندا وجد بأن كبريتات النحاس يحارب الطفيليات أعلاه. وانتشرت في إيرلندا بذور

الجرثومة الفطرية في الأماكن كافةً بواسطة الرياح الشديدة التي تميز مناخ إيرلندا.

وكان ما حدث كارثة لفقراء إيرلندا، فلم يكن لديهم ما يأكلونه وأخذوا يبحثون عن ثمر العليق وأعشاب البحر ليبقوا أحياء. وكانت هناك محاولة من الحكومة الإنكليزية لتأمين كميات من الحبوب لإغاثتهم، إلا أن المجاعة استمرت. وزاد التيفوس والديزنتري ضحايا المجاعة. وخلال عشر سنوات انخفض عدد السكان من ثمانية إلى خمسة ملايين. ولم تكن الوفاة السبب الوحيد في هذا الانخفاض، إذ أن الكثيرين هاجروا عبر الأطلسي إلى الولايات المتحدة حيث كان لهم شأن كبير في تقدمها.

٥

الحدود النهائية

الصراع على الفضاء

شكلت الحرب الباردة بين الاتحاد السوفياتي والولايات المتحدة في الستينات والسبعينات حافزاً لاكتشافات الفضاء. ولم يكن ذلك فقط للدلالة على القدرة التكنولوجية للأمة ووسيلة للدعاية، بل إنه عبّر أيضاً عن تطلعات الإنسان ليذهب بعيداً ويعرف أكثر ويحوّل الخلافات القومية إلى قيم إنسانية. فاكتشاف الفضاء يمكن أن ينتج هذه القيم وبالتالي السلام. لقد كانت هناك عدة قفزات علمية، ولا سيما في تكنولوجيا الفضاء وكانت التطلعات الإنسانية واضحة: القمر ثم المريخ ثم ربما المشتري ثم الكواكب الأخرى.

اكتشاف الكون أم التوسع العسكري؟

أول الضحايا للبرنامج الأميركي الهائل والناجح كان عام ١٩٦٧. ففي ٢٧ كانون الأول (يناير) توفي رواد الفضاء فرجيل غريسوم وإدوارد هويت وروجر شافي عندما شبت النار في كبسولة أبولو أثناء التدريب الآلي على الهبوط. وقد احترق في الأسبوع

التالي الرواد الثلاثة الذين كانوا يتدربون قبل عملية الإطلاق، وازداد الحريق نتيجة وجود الأكسيجين الصافي في غرفة القيادة. وقد استخدم الأمريكيون الأكسجين الصافي لإنقاص وزن المكوك، إلا أن الكبسولة كانت ساخنة إلى درجة أذابت أجساد الرواد في الداخل. وعندما نجح طاقم الطوارىء في فتح الباب اندفعت ألسنة اللهب إلى الخارج وأجبرتهم على التراجع، وانقضت ساعتان قبل أن تبرد الحرارة. وكان يشاهد الحريق أولئك الموجودون في مركز المراقبة، الذين شاهدوا تفحم أجساد الرواد بواسطة الكاميرات التي استمرت في بث ما حدث.

وفي السنوات القليلة التالية أخذ برنامج الفضاء الأمريكي ينمو في اتجاه آخر. ففي العام ١٩٧٢ أعلن الرئيس نيلسون أن الولايات المتحدة تنوي محاولة تصنيع وسائل النقل الفضائي. وفي الوقت نفسه كان برنامج أبولو مستمراً في تموز (يوليو) من عام ١٩٧٥، في موعد تاريخي، اتفق الأمريكيون والسوفيات على التعاون في مجال الفضاء. وعندما أصبح رونالد ريغان رئيساً للولايات المتحدة في العام ١٩٨٠ وعد بأمة جديدة مصممة على حماية الحرية. وكان وقتها برنامج الرحلات المكوكية قد قطع شوطاً لا بأس به. وفي العام التالي هبط المكوك الفضائي «كولومبيا» بنجاح في صحراء كاليفورنيا وكان الأول من مجموعة مقترح صنعها، وكان قد دار حول الأرض ستاً وثلاثين مرة خلال طيران مدته اثنتان وخمسون ساعة. ولم تكن هناك أية مشكلة باستثناء فقدان بضع صفائح سيراميك من الواقي الحراري. وكان من المنوي زيادة عدد الرحلات إلى واحدة كل أسبوعين.

وكانت سياسة ريغان تنص على زيادة هائلة في ميزانية الدفاع

ومرحلة جديدة في الحرب الباردة. وكانت هناك ثقة بالتكنولوجيا المتطورة التي تحقق خطة ريغان، في «حرب النجوم» أي «مبادرة الدفاع الاستراتيجي» التي بناها على تصور مظلة من الأجهزة الدفاعية الفضائية التي تصيب الصواريخ السوفياتية عابرة القارات قبل أن تسقط فوق أميركا. وعندما كان ريغان ممثلاً واشترك في أفلام عدة أسقطت فيها أسلحة اللايزر السرية عدة طائرات شيوعية، أصبح من المعجبين بأدوارد تلر مخترع أفظع قنبلة مرعبة صنعها الإنسان ألا وهي القنبلة الهيدروجينية. فهذا الألماني المميز، الهارب من النازيين، كان يعتقد بحتمية الحرب النووية مع الاتحاد السوفياتي. وقد أكد لريغان أن جهازاً يعمل بأشعة اللايزر حجمه حجم طاولة مكتب كبيرة يستطيع أن يسقط ألف صاروخ سوفياتي. وقد جرى هذا التأكيد بعد عدة أبحاث بيّنت أنه لم يكن هناك شيء من هذا القبيل. وخلال هذه الأبحاث كانت قد صرفت مبالغ كبيرة واعتقد الناس أن نتائج هذه الأبحاث ربما ظهرت في المستقبل البعيد. وفي العام ١٩٩٢، بعد صرف ٢٥ مليار دولار تبين بأن «حرب النجوم» يحتاج تحقيقها إلى زمن طويل، وقد سرت شائعات عن التزوير والفساد في البرنامج المذكور.

ونتيجة هذا التوجه القتالي العنيف وبسبب المسؤولين الذين كانوا يسيطرون على البرنامج الفضائي الأمريكي، بوشر النظر إلى الرحلات الفضائية من الناحية العسكرية. واهتم ريغان بالإضافة إلى ذلك بتفوق أمريكا فعلياً ودعائياً. وقد استخدم البرنامج تجارياً بإطلاق الأقمار الصناعية. وقد أصبح قدامى الخبراء الذين عملوا عدة سنوات لأهداف البحث والمعرفة، يشعرون بأن هناك تدخلاً

في عملهم وأصبحوا مشوشين. وقد اهتزت كذلك الثقة في وكالة الفضاء الأمريكية (ناسا) عندما اتهمت الحكومة رئيس الوكالة جيم باكس بالتزوير وعزلته من وظيفته. وقد أسقطت الاتهامات بعد ذلك بقليل. وقد خلفه نائبه وليم غراهام الذي كان قد عين حديثاً في الوكالة، وكان من المتحمسين للرئيس ريغان ومختصاً في التحضيرات الأمريكية للحرب النووية. وقد جلب ميلاً عسكرياً واضحاً إلى الوكالة ولم يخف آراءه القائلة بأن النفوذ الأمريكي يجب أن يعزز في وجه السوفيات عن طريق برنامج الرحلات الفضائية وليس باكتشاف الكواكب.

جاء من الفضاء إلى جو الأرض يلمع كشمس ثانية، واصطدم بالأرض في سيبيريا في الساعة ١,١٧ صباحاً في الثلاثين من حزيران (يونيو) ١٩٠٨. ولن تعرف ماهية الجسم فعلاً إلا أن نتائج الاصطدام لا يمكن أن تنسى. حتى في واشنطن على مسافة نصف العالم، شعر الناس بقوة الاصطدام، وكذلك بموجات صدم مرتين حول العالم. وارتفع في السماء عمود من النار بطول أحد عشر ميلاً. ولمدة بضعة أيام تلت أنير الجو فوق أوروبا بصورة مخيفة، كما أن أصوات الانفجارات كانت تسمع بشدة إلى مسافة أربعمئة وتسعة وسبعين ميلاً. أما الغابة التي سقط فيها فاحترقت بأكملها إلى مسافة ثمانية وعشرين ميلاً حول الانفجار وسويت بالأرض. وإذا كان مذنباً أو شهباً أو نيزكاً أو سفينة فضائية، فإن الاصطدام كان له قوة انفجار عدة قنابل هيدروجينية. وكانت أعجوبة أنه سقط في منطقة نائية، فلم يكن هناك بشر لمئات من الأميال. إلا أن الانفجار أزال الأحياء الآخرين كافة، ولو أنه سقط في البحر لكان سبب فيضاناً مدمراً على سطح الأرض بأمواج صدم بارتفاع خمسين قدماً تخرب الشواطىء كافة بطول ألوف الأميال.

وهكذا فإن علماء وكالة الفضاء الأمريكية وجدوا أنفسهم تحت ضغط شديد ولم يكونوا واثقين من هدف الوكالة. أما الرحلات الفضائية التي كانت كلفتها مليار دولار لكل رحلة، فكان لا بد لها أن تستمر كي تستدر مخصصات إضافية. وأدى التسرع والشكوك حول طبيعة المشروع إلى عدم الاكتراث بالتفاصيل والضعف في اختبارات السلامة. ومع أن المسؤولين كانوا يدعمون المشروع منوهين علناً بوطنية ريغان لبعث الأمة، إلا أن المعنويات لم تكن كما يجب ولم يكن من المستطاع التصريح بذلك. وكان ريغان يميل إلى الذين يسمعون ما يريد أن يسمع. وقد وضعت خطة، أكدتها الإدارة لخمس وعشرين رحلة في السنة، وكان الشعور أن هناك أمراً لا تحمد عقباه قد يحصل. ففي ٢٨ كانون الثاني (يناير) ١٩٨٦ كان المكوك (شالنجر) على منصة الانطلاق في رحلة تنقل مدرسة أمريكا الأولى، كريستا ماكوليف إلى الفضاء. وبعد أن هتف لها تلامذتها مودعين قررت أن تنقل مشاهداتها بالصوت أثناء الرحلة كي يكون ذلك حافزاً شخصياً لتلامذتها للعمل نحو الأفضل.

بالإضافة إليها، كان الطاقم مؤلفاً من ستة رواد أصحاب خبرات متفاوتة، فالقائد ديك سكوبي كان قد طار سابقاً في الرحلة وكذلك ثلاثة من الرواد الذين كان عليهم مراقبة انطلاق المكوك والقمر الصناعي الذي يحمله والذي كلف وكالة الفضاء الأمريكية مئة مليون دولار. وكان باقي الطاقم مؤلفاً من طيار البحرية مايكل سميث في رحلته الأولى ورائد آخر حديث الخبرة. وكان الطاقم يمثل ثلاثة أعراق وأربع ديانات.

كان البرد قارساً في الصباح أي أكثر برودة مما تسمح به الاحتياطات، إذ أنه من المعروف أن حلقات الأحكام المصنوعة من

المطاط والمجهزة بها المحركات الدافعة التي تعمل بالوقود الصلب، يمكن أن لا تعمل كما يجب في الطقس البارد. إلا أن الرحلة كانت قد تأخرت خمسة أيام، وكالعادة كان هناك إلحاح بطيران الرحلة.

وكان تصوير انطلاق الرحلات يجري بواسطة آلات تصوير ملونة ترسل الصور إلى شبكات التلفزة. وعندما كان الملايين يشاهدون الرحلة في الساعة ١١,٣٨ قبل الظهر، ارتفع المكوك شالنجر عن قاعدته في كيب كانافيرال إلى السماء الزرقاء بسرعة ٢٩٠٠ قدم في الثانية ووراءه غيمة هائلة من البخار، وعلى ارتفاع تسعة أميال كان لا يزال واضحاً لجميع المشاهدين. وقد أعطى القائد سكوبي التعليمات بزيادة القوة، عندها أي بعد ثلاث وسبعين ثانية من الانطلاق تعرض المكوك لانفجار ضخم بسبب انفجار خزان الهيدروجين السائل. واستمر محركا الدفع اللذان يشغلهما الوقود الصلب يعملان ثم انفصلا بعيداً عن مسار الرحلة تاركين وراءهما خطين من الدخان. وقد سقطت من الحطام ألوف القطع في المحيط الهادىء. ولم يعثر الغطاسون على الكبسولة التي حوت بقايا الرواد إلا في السادس من آذار (مارس). وقد صدم الشعب لما حصل وللخسارة في الأرواح، كما شعر بالمذلة لأنه كان قد وعد بخرافة ظنها حقيقة ولم يصدق ما رأى، وكان من جراء ذلك فقدان الثقة العامة.

وقد علق برنامج الرحلات فوراً. وفي حزيران (يونيو) أفادت لجنة رئاسية أن سبب الكارثة كان عطلاً في حلقات الأحكام المطاطية للمحركات الدافغة التي تعمل بالوقود الصلب. فهذا العطل بخ الوقود الصلب على خزان الهيدروجين ما أدى إلى الانفجار. وقد جمّد برنامج الفضاء لاثني وثلاثين شهراً، ولم تجر

أية رحلة قبل العام ١٩٨٨ وبعد إعادة التصميم وتقييم المشروع. ففي أيار (مايو) ١٩٩٢ جرت رحلة بعد أن دفعت وكالة الفضاء ٩٣ مليون دولار لتأهيل قمر صناعي لنقل الألعاب الأولمبية إلى العالم. وبعد ثلاث محاولات نجح الرواد في هذا العمل. إلا أن المدة التي استغرقتها هذه العملية التجارية لم تترك أي دور لتنفيذ الخطة العلمية. ولا يزال كثيرون يتساءلون عن أهمية الرحلات وعما إذا كان الفضاء مجالاً لانتصار رجال الأعمال والعسكريين، بينما تنسى التطلعات إلى اكتشاف الكواكب والحدود النهائية. ويعتقد هؤلاء أنه إذا كان العمل التجاري هو الذي سينتصر، فإن كارثة شالنجر لن تكون الأخيرة وأن الناس سيموتون لهدف وحيد هو المال.

تسقط صخور صغيرة من الفضاء باستمرار، كما أن هناك نفايات فضائية حول الأرض. فهناك ما يقرب من ٤٠٠٠ قطعة نيزكية أو أجزاء من صواريخ، فما يرتفع إلى الأعلى لا بد أن يعود. وهناك أشياء كثيرة قد عادت ـ مختبر فضائي على سبيل المثال ـ وهناك أجزاء أصغر تسقط يومياً، إلا أن النتيجة كانت سليمة حتى الآن، إذ أنها تحترق عندما تدخل جو الأرض. وهناك أمور مأساوية في الأفق، فمنذ بضع سنوات أفاد عالم روسي أن مذنباً ضخماً سيضرب الأرض خلال خمسة وعشرين عاماً. ولإعطاء فكرة عن الكارثة التي قد تحدث، من المفيد أن ندرس النظريات الأخيرة حول انقراض الديناصورات. فالديناصورات جالت في العالم لأكثر من مئة مليون سنة. بعدئذ حصل ما يسميه العلماء «أسوأ عطلة أسبوعية في تاريخ العالم»، عندما اصطدم نيزك أو مذنب بقياس خمسة أميال ووزن مليار طن بالأرض قرب شبه جزيرة يوكاتان بسرعة ٢٥ ميلاً في الثانية.

وبهذه السرعة التهب جو الأرض ونتج عن الاحتراق حامض النتريك. وحصلت أمواج صدم أغرقت القارات وهبطت درجة الحرارة كثيراً، ما جمّد أشجار الغابات ويبسها، ثم عادت واحترقت. وأذاب حامض النتريك الصخور التي ملأت المياه بالكادميوم والرصاص والزئبق، وقد حوّل ذلك الديناصورات إلى رماد واختنقت وتجمدت ثم غرقت، وعمَّ الظلام الأرض بكاملها.

٦

تحقق التنبؤات

تدمير البيئة

إن أعظم الكوارث جميعاً تحدث حولنا باستمرار، وكثيراً ما لا تلاحظ. إن نتائج هذه الكارثة بعيدة الأثر، حتى أن قليلين هم من يستوعبون فعلياً معنى التدمير المتزايد للبيئة، كالتلوث والتصحّر والاستهلاك الزائد. وإذا أنتجت كل المواد الغذائية في العالم بالوسائل المعتمدة في الولايات المتحدة الأمريكية، فإن كل الاحتياطي البترولي المعروف في كل العالم سوف ينفد خلال ثلاثين عاماً. وعند انتهائك من قراءة هذه الصفحة، سوف يكون أحد الأجناس في هذا العالم قد انقرض، ولن يكون الإنسان بالضرورة آخر من ينقرض. لقد علمنا بهذه المشكلات منذ عقود، ولكننا لم نقم بأي شيء فعلي تجاهها، وليست عندنا رغبة في تغيير أنماط حياتنا، ولم تبق سوى عشر سنوات لإنقاذ بيئة كوكبنا. إن الأحداث الدراماتيكية للتلوث الواسع والتسمم، يكمن فيها الرعب الحقيقي الذي قد يتعرض له الجميع بعد سنوات، وفي الوقت الحالي نجد خمس سكان العالم يقتلون بواسطة الهواء الذي يتنفسونه.

رعب بوبال

تعتبر شركة يونيون كاربايد، مصنعة بطاريات أفريري، واحدة من أكبر الشركات في الولايات المتحدة،وهي شركة عالمية لديها مصانع في أنحاء العالم. ومثل كثير من الشركات الصناعية الغربية الضخمة، فإن نسبة كبيرة من أعمالها تقع في بلدان العالم الثالث. إن المتحمسين لاستثمارات يستطيعون تقديم اليد العاملة الرخيصة وهم أقل تشدداً بالنسبة للشروط البيئية، وبالتالي فإن بعضاً من المواد الأكثر سمّاً تصنع هناك. وعند تأسيس فرع يونيون كاربايد في الهند نشرت إعلاناً تجارياً يقول:

تحرث الثيران في الحقول.. نهر الغانج الخالد... استعراض الأفيال المزينة بالحلى. هذه اليوم رموز للهند القديمة توجد جنباً إلى جنب مع مشهد جديد.

الصناعة الحديثة.. يونيون كاربايد.. يد في الأمور التي ستحصل.

إن مصنع يونيون كاربايد في بوپال جنوب الهند كان ينتج المبيدات، مع العلم أن آلاف الناس المقيمين بقربه، أو حتى العاملين فيه، كانت لديهم فكرة ضئيلة عن استعمالات المواد الكيمائية المصنعة فيه. إن مادة أساسية مستعملة في الإنتاج كانت السوسيانيت الميثيل المستخرجة جزئياً من الفوسجين وهو الغاز الذي كان يستعمل في الحرب العالمية الأولى. إن تعليمات السلامة للعمال كانت تنص على مغادرتهم المصنع والهرب سريعاً في حال حدوث أي تسرّب. ولم يخبر العمال والسكان المحليون بالتأثيرات الممكنة المميتة للمواد الكيمائية. وحتى بعد الحادث الرهيب الذي حصل اتصل المسؤول الطبي الأول في يونيون كاربايد بالمستشفى المحلي وأخبر موظفيه أن المادة الكيمائية كانت مجرد مادة مثيرة

يجب إزالتها بواسطة الماء، في حين أن الشركة كانت تعلم جيداً أنها كانت مادة مميتة. كما أحضرت يونيو كاربايد أطباء زعموا أن الناس كانوا يموتون بسبب كونهم معتلّي الصحة أولاً، وهو كقول فرقة للإعدام أن من أعدم مات بالسكتة القلبية قبل أن يصيبه الرصاص، أو حتى أسوأ من ذلك، فهو يلمح إلى أن الشركة قد قدمت للقتلى خدمة بإنهاء حياتهم التعيسة.

عند الساعة الواحدة من صباح الثالث من كانون الأول (ديسمبر) ١٩٨٤ انفجر صمام بسبب الضغط الزائد، وقد أخفضت نظم الأمان القديمة ذات الصيانة الضعيفة، فانطلق في الهواء خمسة وأربعون طناً من السوسيانيت المثيل من أحد الخزانات، وتكونت غيمة فوق البلدة. انطلقت صفارات الإنذار، لكن أحداً لم يعرف ما هو المتوجب عمله. ووفقاً للتعليمات المعطاة لهم، فر العمال مسرعين، ليجدوا أنفسهم أمام حائط مرتفع تعلوه أسلاك شائكة وليس له بوابات.

وعندما بدأت تأثيرات الغاز تظهر، دب الرعب في بوپال، لقد حاول الناس النجاة من الغيمة مشياً على الأقدام ولكنها كانت تتحرك أسرع مما كانوا يستطيعون. بدأ المسنون بالانهيار وأضاع الأطفال أهلهم، وبدأت الجموع تتحرك إلى الأمام وإلى الوراء مرتعبة في الظلام وسحقت السيارات الذين وقعوا على الأرض، واختنق الجميع وكانوا بالكاد يتنفسون، واحمرت أعينهم وآلمتهم وسالت أنوفهم وتقيئوا متشنجين، ثم أصابهم العمى.

لقد توفي ثلاثة آلاف شخص على الفور تقريباً، وبعض التقديرات تجعلهم عشرة آلاف.

إن الاحصاءات السكانية صعبة القياس في الهند، ولكن من

المؤكد أنه فرض على الهندوس أن يعتمدوا الدفن الجماعي ما يتناقض كلياً مع معتقدهم. لقد كانت مذبحة ضخمة. ولقد عانى ٥٠٠,٠٠٠ من آثار واضحة فيما بعد فأصابهم العمى واعتلال الصحة الدائم والتشوه. إلى الآن ما زال ثلاثة أشخاص يموتون أسبوعياً نتيجةً ذلك التسرب. لقد بدت البلدة وكأنها استهدفت بهجوم بالغاز فانتشرت جثث الماشية والأطفال في الشوارع، وكانت السيارات محطمة والممتلكات مبعثرة، وترددت أصوات الندب، وكانت أبواب البيوت الخالية مفتوحة، وأخذت مجموعات من الكلاب بنبش القبور الحديثة.

لقد نفت يونيون كاربايد حدوث إهمال من قبلها، وادعت أنه كانت هناك عملية تخريب، وأصدرت بياناً ذكرت فيه ما يمكن أن يكون قد حصل. وقالت الشركة في بيان إلى مساهميها في حزيران (يونيو) ١٩٨٥: «إن شركة يونيون كاربايد لا تعتقد أنها مسؤولة أو يجب أن تكون مسؤولة عن الحوادث المدمرة في بوپال. لم يكن هناك من دليل، وكل شيء أشار إلى كون الحادث نتيجة حتمية لخفض التكاليف، وعدم الفاعلية وجني المال على حساب الاعتبارات الإنسانية. وكان مسؤولو نقابة العمال في المصنع قد تذمروا لسنتين حول مستويات السلامة. لقد صورت شركة يونيون كاربايد نفسها ضحية لتدخل الحكومة الهندية في إدارة المصنع. وأقامت الحكومة الهندية دعوى على الشركة مطالبة إياها بدفع ١٨٠٠ مليون جنيه استرليني كتعويض عن الضحايا، وتم موقتاً دفع ١٥٠ مليون جنيه. وسوف تطيل يونيون كاربايد الجدل القانوني لسنوات، وعند انتهائه يكون المتضررون قد توفوا. دعنا نأمل أن يكون إعلان الشركة غير صحيح وأن لا تكون لهم «يد في الأمور التي ستحصل».

سيغيسو ـ البلدة التي ماتت

المنطقة (أ) هي الوسط المغلق سيغيسو، البلدة الإيطالية الصغيرة شمالي مدينة ميلانو الصناعية. وكانت في الستينات والسبعينات مركز توقف معروف لسائقي السيارات. فأمامهم وعندما يصلون إلى الأتوستراد، كان منظر الجبال الشاعري فوق بحيرة كومو، سماء زرقاء وشمس دافئة وقمم يغطيها الثلج، ووراء ذلك كان دخان ميلانو وضبابها. وكانت سيغيسو مكاناً ملائماً للتزود بالوقود قبل متابعة السير نحو الجبال أو إلى سويسرا. وكان كثيرون يملكون الساعات في البلدة المعروفة بوفرة محلات الأثاث، وكانت معرفة الزائرين بهذه الناحية أكثر من معرفتهم بمصنع (أكسيما) الكيماوي الواقع على حدودها والذي يصنع كثيراً من الأدوية الزراعية التي تقتل الأعشاب الضارة.

وفي ١٠ تموز (يوليو) عام ١٩٧٦ حدث انفجار في مصنع (أكسيما) وارتفعت في السماء غيمة من الغبار انتشرت في البلدة. ولم يكن مسؤولو المصنع بمن فيهم صاحبه هوفمان لورروش متأكدين مما تتألف الغيمة ومن تأثيرها، ولهذا لم يحصل أي ذعر ولم يتم أي إنذار. إلا أنه حصلت خلال أربع وعشرين ساعة أمور مخيفة، فقد ماتت الأشجار والنباتات، وتعرض الأطفال إلى طفحات جلدية وأوجاع وظهر عليهم المرض وارتفعت حرارتهم، كما ماتت الطيور والحيوانات الأليفة. وبعد بضعة أيام تبين للخبراء أن الانفجار أطلق غاز الديوكسين. وبالصدفة فإن الانفجار حوّل المواد إلى نوع من السائل الكيميائي المزيل للنباتات والذي كان يستخدم في فييتنام.

وفي الوقت الذي حصل فيه ما جاء أعلاه، كانت منطقة

سيفيسو قد أعلنت منطقة كوارث، وكان هناك مئات في المستشفيات يلتهب جلدهم بشكل مخيف. وتعرض المصابون إلى بثور نازفة في أنحاء جسمهم كافة. وكان لا بد من وضع ضمادات على الأجزاء المكشوفة من الوجه. وتعرض الكثيرون للحروق التي استمرت آثارها. وكان الأطفال أكثر عرضة لما حصل معانين من النتائج لعدة أشهر. وأصيب العمال المكلفون بإزالة التلوث والذين كانوا يرتدون الألبسة الواقية بأمراض الكبد. وقد هجر البلدة عشرة آلاف شخص كما نفق من جراء التسمم أربعون ألفاً من حيوانات المزارع أو التي كان لا بد من نحرها.

وبما أن كثيرين من السكان هجروا البلدة، فقد كان من الصعب معرفة عدد الولادات المشوهة بسبب الكارثة الكيميائية، كما أن حالات السرطان تتطلّب زمناً طويلاً لمعرفتها. وكما في فيتنام فإن التأثيرات الفعلية تتطلب سنوات لتظهر، إذ أنه تغلفها السرية أو النكران. وما من أحد يستطيع أن يحدد المسافة التي تأثرت بالغيمة الكيميائية، فبعد أربعة أشهر من الكارثة وجدت آثار الديوكسين في التربة في وسط ميلانو.

وبعد عدة سنوات مما حدث أظهرت تجارب على التربة خارج منطقة التلوث في سيفيسو بأنها لا تزال تحوي مقداراً من السموم أكثر عشر مرات مما كان يظن. وكان وسط البلدة مركز الكارثة، وقد أطلقت عليه السلطات اسم منطقة (أ)، التي ستبقى منطقة منكوبة إلى ما لا نهاية. فالديوكسين الذي هو أسوأ السموم التي عرفها الإنسان لا يموت. ففي المنطقة (أ) رميت الأتربة من المناطق التي كانت أقل تلوثاً كما أن الأبنية هدمت. وقد أحيطت المنطقة بسور ارتفاعه عشرة أقدام، ولا يسمح بالدخول إليها إلا بإذن

خاص من السلطات، وأولئك الذين غادروا منازلهم لم يعودوا إليها إطلاقاً. ومن الغريب أن الناهبين غامروا كالمجانين في جمع كل ما له قيمة من الحطام.

وفي أطراف البلدة رسم أحدهم جمجمة وعظاماً فوق اللوحة التي تحمل اسمها. ولم يعد أحد يتوقف في البلدة حتى ولو عصفور عابر. وقد دفع هوفمان لورروش ٥٧ مليون جنيهاً استرلينياً كتعويض عن الأضرار مدعياً أن ما حدث كان صدفة غريبة. وقد ظهر أنه لم يكن هناك اهتمام كاف بالنتائج التي تترتب من جراء حريق أو انفجار، وأن القليل كان معروفاً عن التأثيرات الطويلة الأمد للمواد السامة المصنوعة والمستعملة بكثرة. ويطلق على سيغيسو اسم «هيروشيما الإيطالية».

ضباب لندن الممزوج بالدخان

إن النقص في الهواء النقي هو مشكلة معظم المدن حالياً، وهذا يذكر أحياناً في النشرات الجوية. وتسعى المدن الحديثة في العالم الغربي لتكون خالية من الدخان يمنع فيها حرق الفحم الحجري، وهكذا فإن الضباب الممزوج بالدخان ينتج عن أشعة الشمس على دخان السيارات. وإذا لم تشاهد ذلك بالعين المجردة فهذا لا يعني أنه غير موجود، فبإمكانك أن تشم الكبريت. وأحياناً وفي شروط جوية استثنائية يمتزج الضباب الكثيف والشديد البرودة بالدخان المنبعث من محركات السيارات والمصانع ليظلل المدن بغطاء أسيدي داكن. وليس هناك أكثر سموماً من ضباب لندن في العام ١٩٥٢. فبعد وباء الأنفلونزا والطقس البغيض وفيضان الشواطىء، جاء الضباب الكثيف الملوث الذي خفض مدى الرؤية إلى بضعة أقدام وغزا الرئات بمسحوقه الخانق وأحدث فوضى في المدينة.

وخلال أسبوع توفي ٤٠٠٠ شخص نظراً لكثافة أبخرة ثاني أوكسيد الكبريت الذي وصل إلى معدل ١,٣ جزءاً في المليون، وهو أعلى بكثير مما يسمح به قانونياً داخل المصانع التي تنتج هذه المادة السامة فما بالك في المناطق السكنية. وقد كان لذلك تأثير كبير على رئات المسنين والشباب.

عام ١٩٥٦ أنزل إلى الأسواق دواء ثوري جديد. فالثاليدوميد حسب المعلومات التي زود بها الأطباء كان قفزة متطورة في عالم المسكنات. وخلافاً لباقي الأدوية التي تبعث على النوم، لم يكن الثاليدوميد مضراً إلا إذا أخذت منه جرعة إضافية، وبإمكان الأطفال أن يتناولوه بأمان ويمكن شراؤه دون وصفة طبية.

وبعد خمس سنوات في العام ١٩٦١، أصبح الأطباء في أنحاء العالم كافة قلقين بسبب ولادة كثير من الأطفال المشوهين، فمعظم هؤلاء الأطفال كانت تنقصهم الأذرع أو الأرجل. وقد تبيّن أن الأمهات كان لديهن أمر واحد مشترك، فجميعهن تناولن المسكن الذي يحتوي على الثاليدوميد أثناء فترة الحمل. وأدى تقرير نشره طبيب ألماني يدعى لنز في مجلة طبية إلى سحب الأدوية التي تحوي الثاليدوميد. إلا أن بعضها استمر يباع كما أن الناس، غير مطلعين على خطر الدواء استمروا في تناول الأدوية التي كانت بحوزتهم. وريثما تم التحقيق بالتأثيرات الجانبية للدواء المذكور، كان هناك مائتان وخمسة وسبعون طفلاً مشوهاً في بريطانيا وخمسة آلاف في ألمانيا. وهناك خمسة آلاف توفوا عند الولادة أو في سن مبكرة وكثيرون ماتوا فيما بعد. والذين نجوا هم الآن في أواخر العشرينات من عمرهم إلا أنهم يعيشون بالتشوهات الناجمة عن الدواء. وقد استغرق حصولهم على التعويضات عدة سنوات.

ولم ترافق الطقس الاستثنائي رياح قوية لتبعد الضباب. فالرياح الشديدة البرودة جعلت الضباب أكثر برودة مما زاد في انتشار ثاني أوكسيد الكبريت. فالضباب الممزوج بالدخان بسبب احتراق الفحم الحجري في المنازل، أعاد لندن إلى العهد الفيكتوري وإلى مشاة يسعلون ويتعثرون في الشوارع التي كانت أضواؤها خافتة تكاد لا ترى، وكذلك أضواء الأبنية والسيارات، وحيث كان المجرمون فقط ينشطون ويخيفون السكان بشدة. وبالإضافة إلى ضحايا الجرائم، قتلت حوادث السير الكثيرين. لقد كان الوضع فوضى خارج المنزل وقد قال أحدهم: «خلال الأسبوعين كانت هناك أيام لا تستطيع فيها أن تشاهد يدك الممدودة أمامك. وأحياناً كانت الشوارع مهجورة إلا من الأشرار الذين نهبوا غنائم ذات قيمة. وظهرت المدينة بكاملها كأنها معرض كبير للجثث. وإذا كنت تريد البقاء آمناً كان لا بد من أن تلزم منزلك، أما أن تجرؤ على الخروج فكان ذلك يعني الانتحار. وكانت رائحة الكبريت الكريهة لا توصف، فكل تنفس يجعلك تلهث أو يسبب لك السعال المتشنج». وبسبب ما حصل قرر البرلمان تعيين لجنة طوارىء للتلوث الجوي، كما منع إشعال الفحم الحجري في لندن. إلا أن الضباب الممزوج بالدخان من جراء أبخرة السيارات هو في ازدياد واضح. وهناك بعض المدن الأوروبية التي منعت السيارات في وسطها. ولن يمر زمن طويل قبل أن تضطر لندن إلى اتخاذ إجراء مماثل.

«توري كانيون» و«موركوكادين»

لقد فتح حطام ناقلة البترول «توري كانيون» على شاطىء بريطانيا في العام ١٩٦٧ صفحة جديدة في التاريخ، ألا وهي صفحة كوارث البقع النفطية. فقبل أن تتحطم التوري كانيون على

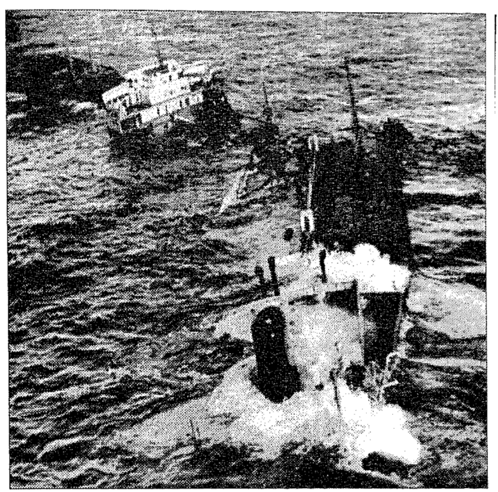
صخور «السفن ستونز» قرب «لاندس أند» لم يكن هناك وعي بنتائج التلوث الناجم عن النفط. إلا أنه عندما تدفق في بضع ساعات ٣٠,٠٠٠ طن من النفط الخام وأخذ يتجه نحو شواطىء كورنوول، لم يكن هناك مفر مما ينتج عن ذلك، إنما كانت هناك معرفة قليلة بما يجب عمله. ولقد قتل ٢٥٠٠٠ من الطيور البحرية. فقد سكبت المطهرات في البحر ثم تم التخلص من الرمال السوداء على الشواطىء التي هي من أقدم وأجمل الشواطىء الإنكليزية، كما استخدمت قاذفات اللهب. وكانت خبرة فرق الطوارىء في مكافحة ما حصل قليلة جداً، فقد عالجت الموضوع بأسلوب بدائي وكيفما اتفق. فالمطهرات التي سكبت كانت سامة كالنفط والحياة في البحر تضررت كثيراً من الاثنين معاً. كما أن سلاح الطيران البريطاني ألقى القنابل على الحطام محاولاً إحراق النفط المتبقي في الداخل، إلا أنه أثناء ذلك قامت عاصفة زادت من تمزق الناقلة ما أدى إلى خروج ٣٠٠٠ طن إضافية واتجاهها نحو الشاطىء. وكان مجموع ما خرج من الناقلة ١١٠,٠٠٠ طن.

الواقع أن النحل القاتل الذي صنعه الإنسان سائب. ففي العام ١٩٥٦ استورد علماء برازيليون ملكات نحل من أفريقيا لتتوالد مع أنواع أوروبية للحصول على نحلٍ أكثر إنتاجاً. وبعد عام هرب نحل ٢٦ قفيراً متجهين شمالاً. وقد توالد النحل بسهولة مع سلالات أخرى وانتشر بسرعة. والنحل المذكور ذو حجم كبير ويتميز بالشراسة، فهو يهاجم تلقائياً وبكثرة أي كائن حي يصادفه، ولدغته تميت الإنسان والحيوان. كما أنه يتحرك باستمرار بأعداد كبيرة مما أوصله إلى جنوبي الولايات المتحدة ما يعني أنه قطع مسافة ٦٨٣ ميلاً. وربما يوقف ترحاله الطقس الشمالي البارد.

وقد وصل النفط إلى جزر القنال «شانال إيلندس» وفرنسا حيث تمت دون جدوى محاولة إغراق البقع بواسطة نشارة الخشب. كما أن النفط كان لا يزال في خليج بسكاي بعد ثلاثة أشهر. وبما أن المناطق المتأثرة تعتمد على الصيد والسياحة، فقد نتجت عن كارثة التلوث خسائر مالية للكثيرين. وقد أصبح الجمهور أكثر اهتماماً بالتلوث النفطي.

وما جاء أعلاه كان أول السلسلة في كوارث ظلت تتصاعد. ففي آذار (مارس) من عام ١٩٧٨ أي بعد تسع سنوات اصطدمت ناقلة النفط أموكو كاديز، التي كانت تحمل ٢٢٠,٠٠٠ طن من النفط الخام قرب قرية بورتسول في بريتاني في فرنسا. وكان السبب الأساسي عطلاً طرأ على جهاز التوجيه. إلا أنه وجهت للقبطان أيضاً تهمة عدم التصرف كما يجب لإنقاذ الناقلة. فقد ذكر بأنه أثناء اصطدام الناقلة بالصخور كان يناقش قبطان زورق القطر حول كلفة قطر الناقلة إلى الأمان. وكانت قد انقضت اثنتا عشرة ساعة على الاصطدام قبل أن تطلق أسهم نارية تنذر السلطات بالخطر. وقد كانت الناقلة تعبت عندئذ. وقد كان سلوك القبطانين في الناقلة وزورق القطر مشيناً. فالزورق تجاوب مع برقية لاسلكية أرسلتها الناقلة طلباً للنجاة. وبعد أن تم وصل الناقلة والزورق بسلك معدني جلس القبطانان يتناقشان مطولاً في غرفة القيادة.

وقد أصرّ قبطان أموكو كادير الإيطالي أن سفينته لم تكن فعلياً في وضع خطر، وأن قطرها ليس عملية إنقاذ من الغرق وأن طلبه هو فقط جرها إلى ميناء إنكليزي لإجراء تصليحات بسيطة. أما قبطان الزورق الألماني فاعتبر العملية إنقاذية وأنها «عقد مفتوح مع



الناقلة توري كانيون بعد أن انشطرت إلى نصفين على صخور سفن ستونز قرب لاندس أند.

شركة لويدز للتأمين» ما يستدعي أن يدفع مابكو أموكو كاديز نسبة مئوية من قيمة حمولتها البالغة عشرين مليون دولار. وأثناء جدالهما كانت السلطات الفرنسية قد قلقت لجنوح الناقلة وأخذت تبرق باستمرار مستفسرة عما إذا كانت الأمور تحت السيطرة، وكان الجواب أن الوضع جيد. وعندما توصل القبطانان إلى اتفاق يقضي بأن مالك الزورق سيحصل على نسبة مئوية، كان الطقس قد ساء إلى درجة قطعت السلك المعدني بين السفينتين ما دفع بالناقلة الضخمة نحو الصخور.

ويوضع النفط عادة في الناقلات في عدة خزانات منفصلة وفي

بعض الحالات لا تتمزق الخزانات كافة. أما في حالة أموكو كاديز فإن الحمولة كافةً انسكبت في البحر. وأدت رياح شديدة إلى انتشار البقع في مئات من الأميال على الشاطىء الفرنسي. وقد قام الفرنسيون باستعمال حواجز منفوخة محاولين إبعاد النفط عن الشاطىء، إلا أن الطقس الرديء والرياح والأمواج جعلت تلك الحواجز غير ذات قيمة. وقد دلت التجربة عندئذ أن المطهرات شر معادل للنفط. وهكذا لم يتم التمكن بسوء من مراقبة الأمواج السوداء وهي تستقر على الشاطىء. فالنفط كان من النوع الخفيف الذي يخترق الرمال إلى عمق تسعَ عشرة بوصة ما يحول دون جرفه بعيداً. لقد كان النفط هناك ليستقر. وكانت المنطقة تعتمد على الصيد والسياحة ولذلك تضررت، مع أن للبحر القدرة على جرف الأوساخ، وقد جرف معظم المظاهر المرئية للكارثة. إلا أن الضرر الذي لا يمكن مشاهدته هو تأثير التلوث النفطي على الحياة في البحار وبالتالي على إمداداتنا باحتياجاتنا من الغذاء، وهذا الأمر لم يفهم إلا جزئياً.

ضحايا المناجم

«أبرفان» اسم لقرية صغيرة في ويلز في بريطانيا فيها مناجم وسكانها محترمون ومنسجمون. وقد تهدمت في الساعة ٩,١٥ صباحاً في ٢١ تشرين الأول (أكتوبر) عام ١٩٦٦. ويلوح فوق القرية شبح قمة بنيتغلاس رقم ٧ للفحم الحجري التي هي بقايا حفريات ترتفع ثمانمئة قدم. وكان كثير من السكان يعتقد أنها تشكل تهديداً للقرية ويخافون أن تنزلق في أحد الأيام. ولم تؤخذ شكاواهم حول السلامة في عين الاعتبار. في صباح ذلك اليوم أخذت قمة النفايات تنزلق تحت تأثير المطر. وحصل ذلك عندما

كان التلامذة الصغار في مدرسة القرية يحضرون قداس الصباح قبل يوم واحد من عطلة منتصف الفصل الأول للسنة الدراسية. وقد انزلقت النفايات بسرعة نحو القرية وغمرت المدرسة وتسعة عشر منزلاً مندفعة إلى مسافة نصف ميل قبل أن تتوقف. وقد قتل من جراء ذلك خمسة مدرسين وثلاثة وعشرون شاباً ومائة وستة عشر طفلاً بين السابعة والعاشرة من العمر. وقد تأثرت من جراء ما حدث العائلات كافة في القرية. وبعد الكارثة التي حصلت كان السكان مشدوهين ويشعرون بالمرارة والحزن نتيجة التصوير القاسي للإعلام وهبات الإنقاذ الكريمة. حتى الناجون شعروا بالذنب، فقد اختفى جيل جديد بكامله، ومثل كثير من المآسي، كان يجب أن لا تحصل هذه الكارثة.



ناقلة أموكو كاديز أثناء غرقها.

٧

كوارث الجسور

المرور الآمن؟

من السهل أن ننظر برهبة إلى الجسور، فيمكن أن يكون منظرها رائعاً إلا أنها قليلاً ما توحي بالسلامة المطلقة.

ليلة عيد الميلاد عام ١٩٥٣ كان معظم الناس في نيوزيلاندا إما في تجمعات عائلية أو عائدين إلى منازلهم للاحتفال بالمناسبة. وفي الجزيرة الشمالية في نيوزيلاندا بركان نشط هو جبل رواهبو. وقد تحرك البركان بدرجة خفيفة فلم يكن هناك أي ثوران شديد، إلا أنه نتجت عن ذلك أمور كارثية. فحول فوهة البركان بحيرة مليئة بالمياه الكبريتية التي ترتفع حرارتها عندما ينشط البركان. وبما أن آخر ثوران للبركان حصل في العام ١٩٤٨ فإن مخرج البحيرة انسدّ بالأوساخ والثلج ما أدى إلى ارتفاع خطير في منسوب مياهها.

تحرك البركان ليلة عيد الميلاد كان كافياً لفتح الحاجز وإرسال ثلاثة مليارات ليتر تقريباً من السائل الحارق والمياه الحامضية

والأوحال والأوساخ مندفعة نحو نهر هوانغايهو. فقد أصبح النهر الهادىء سيلاً، مهدداً الطرقات ومضعفاً الجسور. فالقطار السريع القادم من مدينة ولينغتون والذي كان ينقل المسافرين في عطلة إلى أوكلاند اقترب من الجسر فوق النهر دون أن يكون على معرفة بما حدث. وقد حاول شاب يعمل في البريد ويدعى أليس أن يحذّر القطار دون جدوى، فقد وقف على سكة القطار يحرك بيده مشعلاً. ولم يتمكن القطار من التوقف وانهار الجسر عندما سار القطار عليه وسقط المحرك والعربات الخمس الأول في النهر القاتل. أما العربة السادسة فقد مالت على حافة الهاوية ثم سقطت. وقد توفي مئة وواحد وخمسون شخصاً في هذا الحادث في أقل من الأيام حظاً في تلك السنة.

وقد كانت الجسور تبنى لعدة سنوات بأسلوب رخيص وسريع وذلك بعدة كتل فولاذية مصنعة سابقاً تدخل في بعضها البعض. ولم يكن ذلك يسمح بتكييفها للحالات الطارئة، ما أدى إلى كوارث متتابعة، الأمر الذي أدى بدوره إلى عدم مصداقية هذا الأسلوب. فقد انهار في بادىء الأمر جسر أثناء بنائه فوق نهر الدانوب في العام ١٩٦٩.

وبعد عام واحد انهار جسر في ملفورد هافن في ويكسز وقتل

في شهر كانون الأول (ديسمبر) ١٨٧٩ تهدم جسر نهر التاي في اسكتلندا بسبب الزوابع الشديدة. ووصل قطار الساعة ٥,٢٠ صباحاً المتوجه من برنتسلاند إلى داندي إلى نقطة الجسر ليجد أنه قد تهدم. ولم يتمكن القطار من التوقف وسقط في المياه الغاضبة للنهر من ارتفاع تسعين قدماً حيث غرق جميع ركابه الخمسة والسبعين.

في سدني في أستراليا وبتاريخ ١٨ كانون الثاني (يناير) ١٩٧٧، خرج قطار سريع عن السكة وضرب ركائز أحد الجسور المعلقة الذي سقط على القطار مقلصاً بعض العربات إلى ارتفاع متر واحد فقط. وكان لا بد من استعمال الرافعات لإزالة أجزاء الجسر عن القطار الذي قتل فيه ثمانون شخصاً.

تصطدم المراكب أحياناً بالجسور، فقد حصل ذلك مرتين خلال بضعة أشهر عام ١٩٨٠ عندما هدم مركبان مسجلان في ليبيريا ركائز جسرين للطرق أحدهما في سوج قرب كوتنبرغ والثاني في خليج تامبا في فلوريدا. وقد قتل في الحادث الأول خمسة عشر شخصاً، وذلك عندما سقطت السيارات من ارتفاع سبعة وثلاثين متراً في مياه متجمدة. وفي الحادثة الثانية هدم مركب ٤٠٠ متر من أوتوستراد ذي أربعة طرق فوق جسر سن شاي سكاي واي الذي يبلغ طوله أربعة عشر ميلاً. وقد سقط في المياه الهائجة أوتوبيس وسيارتا ركاب وسيارة شحن؛ أما باقي السيارات فقد تمكنت من التوقف بصعوبة عند حافة الهاوية. وقد قتل ثلاثون شخصاً في هذا الحادث.

عدة أشخاص، وبعد ذلك ببضعة أشهر انهار جسر ضخم قيد البناء فوق نهر يارا في أوستراليا وسقط منه ثمانون طناً من الإسمنت فوق العمال الذين قتل منهم خمسة وثلاثون. ويظهر أن اثنين من المقاطع التي هي على شكل صناديق لم تدخل ببعضها البعض بمقدار بوصة. وقد عمد المهندسون لإصلاح هذا الخطأ إلى تحميل الجسر الذي أضعفه ما حصل جهداً إضافياً.

٨

القطار الهارب

مأساة مورغايت

تعتبر القطارات إحدى أسلم وسائل النقل، إلا في حالات الازدحام الشديد. غير أن الاعتماد المعاصر على التكنولوجيا يضع ثقة هائلة في المعدات التي قد تخطىء. فعاماً بعد عام يتناقص عدد الموظفين الذين يسيِّرون شبكات السكك الحديدية، إذ أن التكنولوجيا تزداد. ويمكن أن يخطىء الأشخاص كما تخطىء الآلات، وأحياناً لا يمكن تفسير ذلك.

كان ل.ب.نيوسن سائقاً نظامياً على فرع هايبري من الشبكة التحت أرضية لشمالي لندن، وكان يقود القطار ذهاباً وإياباً مسافة اثنين وثلاثة أرباع الميل أي لمدة سبع دقائق، من درايتون بارك إلى مورغايت، التي هي إحدى المحطات الرئيسية في الوسط التجاري للمدينة. وكان عمر نيوسن ستة وخمسين عاماً، ويعمل في السكك الحديدية منذ ست سنوات فقط. وكان قد تدرب أثناء سبع وثلاثين رحلة فقط، قبل أن يعيَّن سائقاً في كانون الثاني (يناير)

١٩٧٥ أي قبل شهر تقريباً من الحادث الذي كان له فيه دور حاسم صعب تفسيره. وقد ذكر جميع الذين عرفوه، أنهم لم يلحظوا عليه أي تشنج أو أية ظاهرة غير عادية في الأيام التي سبقت الكارثة، وأنه لم يظهر متعباً بسبب عمله بعد أن أمضى أسبوع عمله دون ساعات إضافية، كما أنه أخذ يوماً للراحة.

عند الساعة ٨,٦ شباط (فبراير) قاد نيوسن قطاراً مزدحماً إلى محطة مورغايت بالسرعة القصوى، دون أن يحاول استخدام الفرامل ما جعل القطار يصدم بشدة نفقاً قصيراً إضافياً بعد رصيف المحطة. وأولئك الذين شاهدوه يقود القطار في تلك السرعة قالوا إنه ظهر هادئاً.

وبسبب اختلاط الحطام، استغرق العثور على الجثة الأخيرة وهي جثة نيوسن ثلاث عشرة ساعة وتسع عشرة دقيقة. وقد قتل معه اثنان وأربعون شخصاً كما أن أربعة وسبعين جرحوا. ولم يظهر التحقيق أي عطل ميكانيكي على الإطلاق، وانتهى المحققون إلى أن نيوسن قام بما حصل عمداً.

وبصورة عامة، تأكد المحققون من عدم وجود جهاز يحول دون ما قد يقدم عليه سائق يود الانتحار، ولذا جهزت خطوط السكك الحديدية التي تقع تحت الأرض بهذا الجهاز. والآن إذا ما أراد سائق أن يتجاوز عمداً إشارة وقوف، فإن الفرامل تعمل أوتوماتيكياً. وفي مصلحة السكك الحديدية البريطانية هناك آلية طوارىء الكترونية تضغط على الفرامل إذا تجاهل السائق إشارة التحذير. ونظراً لأن من المستحيل تأكيد نية انتحار السائق لم تعمل من الموضوع قضية.

الكتيبة المفقودة

في ٢٢ أيار (مايو) ١٩١٥ كانت بريطانيا منشغلة بأفظع حرب عرفها العالم. وبينما كان المدنيون يعملون ويحاولون التظاهر بأن كل شيء طبيعي، كان الشباب يذهبون إلى القتال في حقول فلاندرز. ففي الصباح الباكر من ذلك اليوم، كان هناك خمسمئة جندي وضابط من الفوج الأول للكتيبة الأسكتلندية السابعة في محطة لاربت قد صعدوا إلى إحدى وعشرين عربة في القطار لبدء رحلتهم. وعبر رحلته كان لا بد للقطار أن يمر في كوينتينشل وهي مركز إشارة صغير، حيث يمكن للتفرعات على السكة أن تسمح لقطارات الشحن بالوقوف خارج الخط الرئيسي الكثير الاستخدام. ومن كوينتنيشل وعلى بعد عشرة أميال خارج مدينة كارلايل كانت السكة المتجهة شمالاً إلى سكوتلندا تتجه صعوداً على منحدر طويل، وكان لا بد للقطارات القادمة من سكوتلندا، كقطار نقل الجنود المذكور أعلاه، أن تزيد سرعتها عليه.

وكانت عواقب ما حصل في ذلك اليوم محزنة للغاية، كما أن سلسلة الأحداث التي أدت إلى ما حدث غريبة جداً، إذ أنه لم يكن هناك مفر من حدوثها. ففي ساعة متأخرة من الليلة السابقة غادر قطاران محطة يوستن في لندن متجهين إلى سكوتلندا، واحد في الساعة ١١,٤٥ ليلاً إلى أدبنورو والثاني عند منتصف الليل إلى غلاسكو. وكان من المفترض أن يغادرا مدينة كارلايل إلى المدينتين المذكورتين في الساعة ٥,٥٠ و٦,٠٥ صباحاً على التوالي. وفي الساعة ٦,١٠ صباحاً كان من المفترض أن يغادر قطار ثالث مدينة كارلايل ويتبعهما على الخط نفسه. وهذا الأخير كان القطار البطيء الذي يمر بعدة محطات لينقل المسافرين من المحطات

الصغيرة إلى محطة بيتوك، وكان على القطار الذي يطلق عليه اسم «بارلي» أن يتوقف في بيتوك في الساعة ٧,٤٩. وكانت شركة سكك كاليدونيان التي تسيّر هذا الخط تفخر بدقة مواعيد قطاراتها. أما شركة سكك لندن والشمال الغربي التي سيرت القطارين الليليين في يوستون، فكانت تفخر أيضاً بقدرتها على تنفيذ جداولها بدقة. إلا أنه بالرغم من ذلك فإن هذين القطارين الليليين كانا يتأخران باستمرار ويصلان دوماً إلى كارلايل متأخرين نصف ساعة. وكي لا يتأخر قطار «بارلي» البطيء فإن شركة سكك كاليدونيان كانت توقفه إذا تأخر القطاران السريعان أكثر من خمس عشرة إلى عشرين دقيقة وترسله إلى سكة جانبية كي تسهل مرور القطارين السريعين، إذ يكونان حينئذ قد غادرا كارلايل وسارا خلفه. وبعد مرور القطارين السريعين يعود القطار البطيء إلى السكة الرئيسية ويتابع سيره إلى بيتوك. وفي الأشهر الستة قبل ٢٢ أيار (مايو) توقف قطار «بارلي» المفترض وصوله في الساعة ٦,١٠ فوق السكة الجانبية إحدى وعشرين مرة في كوينتنشل، إذ أن هذه المنطقة المخصصة لعربات الشحن كانت

في الصباح الباكر من ٨ تشرين الأول (أكتوبر) ١٩٥٢ حصل تصادم رهيب بين ثلاثة قطارات في محطة هارو. القطار الإضافي البطيء كان متجهاً نحو لندن وقطار بيرت السريع نحو اسكتلندا وقطار الساعة ٧,٥٥ السريع من محطة يوشتن إلى ليفربول ومنشستر. وكانت كومة الحطام أسوأ ما شاهدته بريطانيا. وكان من حسن الحظ وجود عدد قليل من الركاب وإلا كانت حصيلة وفاة مئة واثني عشر شخصاً فاقت ذلك بكثير. فقطار بيرت السريع تجاهل الإشارات في محطة هارو ولم يعرف السبب لأن السائق وعامل الوقود توفيا.

تسمح بذلك. وكان وقوف «بارلي» في هذا المكان البعيد نسبياً يلائم رجلي توجيه القطارات تنسلي وميكين اللذين كانا يعملان بالتناوب. وكانت المسافة بين مركز التوجيه حيث يعملان وبلدة غرتنا التي يقطنانها ميلاً ونصف الميل. وقبل مغادرة غرتنا كانا يسألان رجل التوجيه في محطتها عما إذا كان «بارلي» سيوقف فوق السكة الجانبية في كوينتنشل. فإذا كان الجواب إيجاباً فإنهما ينتظران مروره في غرتنا ثم يذهبان على إحدى درجات القطار إلى كوينتنشل. ومع أن فعلهما هذا يعتبر بريئاً إلا أنه أدى إلى عواقب ساهمت في حدوث الكارثة.

وكان عليهما أن يتبادلا المناوبة عند الساعة السادسة صباحاً. فإذا كان «البارلي» سيتوقف في كوينتنشل، كان المناوب الليلي يتوقف عن تدوين ذلك في سجل القطارات في حينه ويترك المعلومات على ورقه منفصلة. وعندما يصل المناوب النهاري على «البارلي» فإنه ينقل ما تم تسجيله على الورقة إلى سجل القطارات بخط يده، بحيث أن أي مسؤول تفتيش لا يمكنه أن يعرف من الكتابة اليدوية أن تبديل المناوبة لم يجر في الوقت المحدد الذي هو الساعة السادسة صباحاً.

وصباح الثاني والعشرين من الشهر المذكور، كان القطاران الليليان السريعان متأخرين نصف ساعة. وقد غادر قطار «بارلي» كارلايل الساعة ٦,١٠ بعدهما. وفي محطة غرتنا قفز الذي كان عليه حينها المناوبة أثناء النهار إلى درجة القطار المتجه إلى كوينتنشل حيث كان «البارلي» سيتوقف ثانية على السكة الجانبية، وقد واجه مشكلة هناك. فالجزء الجانبي من قضبان السكة حيث كان عليه أن يوجه «البارلي» كان عليه قطار شحن. وكان عليه أن يوجه

«البارلي» بإزاحة ذلك الجزء، إلى السكة الرئيسية المتجهة جنوباً. وكان هذا الإجراء الذي قد يظن أنه خطر سليماً شرط أن تتبعه إجراءات السلامة بحذافيرها كافة. فقد كان من الواجب إخطار جهاز التحذير التالي الشمالي في محطة كاركتبريك أن هناك قطاراً على الخط المتجه جنوباً، وقد فعلوا ذلك أربع مرات خلال الأشهر الستة المنصرمة.

ومر القطار الليلي السريع بأمان متجهاً إلى الشمال في الساعة ٦,٣٨ صباحاً. إلا أن الأمور أصبحت معقدة على الخط المتجه جنوباً حيث كان «البارلي» لا يزال واقفاً ينتظر مرور القطار الثاني السريع. فقد وصلت عربات فحم حجري فارغة وضعت في الجانب المتجه جنوباً. وفي مركز التحذير كان تنسلي منشغلاً بنقل ما دوّنه ميكي المناوب الليلي على ورقة قبل وصوله. ولم يكن ميكي قد غادر مباشرة إذ كان يقرأ جريدة تنسلي. وبينما كان تنسلي يقوم بالنسخ كان الرجلان يتحدثان عن الحرب. إلا أن تنسلي لم يكن منتبهاً كما يجب. وفي أحد الأوقات أرسل أحد الرجلين برقية (أنكر ذلك الإثنان) إلى كاركتبريك تشير إلى أن عربات الفحم قد غادرت السكة المتجهة جنوباً، ولم يذكر بأن «البارلي» كان لا يزال على السكة نفسها.

بالإضافة إلى ذلك فإن أيّاً من الرجلين لم يتحقق من أن رافعات التحذير للخط المتجه جنوباً كانت عليها الحلقات الواقية التي تضمن عدم استعمال الخط.

وفي الساعة ٦,٤٢ صباحاً قام مركز تحذير كاركبتريك، الذي افترض أن سكة الخط الجنوبي سالكة، بتوجيه قطار الجنود إلى كونتينشل. أما تنسلي الذي كان منشغلاً بالنسخ ومحادثة ميكن،

فقد سحب روافع التحذير كافة على الخط الجنوبي ما يعني أن الخط سالك، دون أن يلتفت من النافذة ليرى أن «البارلي» كان لا يزال مكانه. وبعد ذلك بفترة وجيزة جرى توجيه القطار الليلي السريع إلى كنتنشل. ومرة أخرى قام تنسلي برفع روافع التحذير كافة على الخط المتجه شمالاً. وهكذا كان قطاران يتجهان إلى النقطة المصيرية نفسها. فباتجاه الشمال سار القطار الليلي بسرعة سبعين ميلاً في الساعة. وباتجاه الجنوب سار قطار الجنود بزخمه على المنحدر بسرعة سبعين ميلاً في الساعة. وعلى سكة الخط المتجه جنوباً كان «البارلي» بعرباته الأربع وقاطرته. وقدم قطار الجنود فوق المنحدر عبر المنحنى في كوينتنشل حيث اصطدم مباشرة بسرعته القصوى بقطار «البارلي» الواقف. وقد ضغط قطار الجنود، وطوله مائتان وسبعٌ وثلاثون ياردة، تحت تأثير قوة الصدمة إلى طول سبع وستين ياردة. ودفن القطاران عندئذ تحت كومة من عربات قطار الجنود المحطمة التي طار بعضها فوق المحرك. وانتشرت أجزاء من قطار الجنود و«البارلي» فوق الخط المتجه شمالاً بينما قدم القطار الليلي السريع المتجه إلى غلاسكو بعرباته الاثنتين والعشرين يجرها محركان. وقد شق القطار المذكور الحطام بسرعة ستين ميلاً في الساعة وصدم مباشرة عربة الوقود والماء «للبارلي» التي كانت منقلبة على السكة. وقد توقف القطار السريع بشدة واهتزت عرباته إلى الأعلى والأسفل.

وبنتيجة الفحم المشتعل المنتشر من جراء حطام المحركات فوق الحقول المجاورة حيث حطام العربات الخشبية، اندلعت النيران بشدة لمدة أربع وعشرين ساعة. وأولئك الذين لم يموتوا بسبب الاصطدام احترقوا بعدئذ حتى الموت وكان إنقاذهم مستحيلاً.

ولم يعرف العدد الحقيقي للجنود الأسكتلنديين الذين ماتوا، إذ أن تعداد الكتيبة وسجلاتها فقدت في الحريق. أما الناجون فقد جالوا في الحقول قرب الحطام. وقد نجا اثنان وخمسون فقط من أصل الخمسمئة الذين كانوا في القطار. وقد أعلن رسمياً أن عدد الجنود القتلى بلغ مئتين وخمسة عشر وأن مئة وواحداً وتسعين جندياً جرحوا. ويظن أن الأرقام المعلنة منخفضة لأسباب تتعلق بالمعنويات أثناء الحرب.

ومن الغريب أن القتلى المرئيين كانوا عشرة فقط والجرحى واحداً وخمسين. وقد أدين تنسلي وميكن بجريمة القتل وحكم عليهما بالسجن مدداً طويلة.

قطار السوق السوداء السريع

في آذار (مارس) ١٩٤٤، كانت الحرب العالمية الثانية قد قاربت نهايتها. فبعد ثلاثة أشهر غزا الحلفاء فرنسا، وكانوا قد حرروا قسماً كبيراً من إيطاليا من الاحتلال الألماني. وخلال هذه الحرب كان الاقتصاد في حالة يرثى لها، إذ أن وسائل التجارة العادية وتبادل السلع أصبحت متعسرة. وكانت السوق السوداء غير المعترف بها رسمياً مقبولة كنمط للعيش بصورة غير رسمية، إذ أنها كانت إحدى الوسائل لإيصال الطعام إلى الفقراء وإلى مدن جنوب إيطاليا المحرومة.

وكان هناك قطار أسبوعي منتظم من سالرنو إلى بوتنزا يملؤه عادة بكثافة شديدة الركاب المخالفون للقانون من سالرنو ومدينة نابولي المجاورة. وكان هؤلاء يقصدون باقي البلدات للاتجار في السوق السوداء حاملين معهم السجائر والشوكولا التي يحصلون

عليها من جنود الحلفاء، ليستبدلوا بضائع الرفاهية هذه باللحم والبيض والنبيذ في بوتنزا، البلدة الزراعية المزدهرة. ففي ٢ آذار (مارس) ١٩٤٤ سار القطار رقم ٨٠١٧ وهو يجر اثنتين وأربعين عربة من بلدة سالرنو. وفي المحطات المتتالية أو حتى أثناء سير القطار بطيئاً، كان الركاب يصعدون بكثرة مع ما يخبئون من مهربات. وكانت الشرطة العسكرية في بدء الرحلة تحاول من حيث الشكل إنزال المخالفين، إلا أن كثيرين كانوا يحلون مكانهم. وعندما اقترب القطار من سلسلة جبال الابنيين حيث يقطع هناك المسافة المتبقية إلى بوتينزا أصبح سيره بطيئاً. وفي محطة روماكوانوا أضيف محرك ثان ليساند في جر القطار فوق المنحدر. وقد لعن السائق والوقاد نوع الفحم الذي كانا يزودان به المحركات، إذ أنه كان من النوع الأسمر ذي الاحتراق الرديء والذي ينتج عنه دخان كثيف وحرارة قليلة، إلا أنه كان زمن الحرب ولا خيار لهما في ذلك ولا حل سوى في وقد كمية أكبر منه.

وقبيل منتصف الليل توقف القطار في بلفانو وهي قرية جبلية. وقد اضطر القطار إلى التوقف نظراً لوجود قطار آخر معطل أمامه. وكان البرد قارساً في تلك الليلة وقضبان السكة مكسوة بالجليد وزلقة. وتوقف قطار السوق السوداء السريع ينفث الدخان بهدوء. إن بلفانو تقع بين نفقين، ولقد كان القطار طويلاً إلى درجة أن نصفه الخلفي بقي داخل النفق، ولقد بقي القطار متوقفاً لمدة ساعة. إن نوعية الفحم الرديئة قذفت الدخان بقوة، الذي تراجع متراكماً على الحافلات. لقد كانت ساعة مزعجة لكثير من الركاب، وقد تعجب بعضهم من نعاسهم بالرغم من البرد القارس.

وبعد مغادرته بلفانو أخيراً، أخذ القطار يصعد أحد المرتفعات

حيث كان أمامه نفق آخر، هو «غاليريا دل أرمي» وطوله يزيد على ميلين على تلة شديدة الانحناء. وعندما دخل القطار النفق حيث أصبح الدخان يلفه كلياً، واجهت المشاكل السائق وعمال الوقود. لقد كان الجليد على السكة الحديدية يسبب انزلاق العجلات على الرغم من المحرك الإضافي. ولم يكن أحد يعرف عدد الركاب أو وزن أمتعتهم، ولكن الثابت أنهما كانا أكثر من اللازم. ولكن المشكلة الحقيقية كانت في الفحم الرديء الذي لم يكن يرسل قوة دافعة كما يجب ولذا بدأوا بإذكاء النار بكثافة.

وفي مؤخرة القطار، كان الرجل المسؤول عن المكابح. لقد كانت عربته في آخر النفق، وكان بإمكانه أن يشاهد السماء والنجوم ويتنشق الهواء الجبلي، مع اعترافه بأن دخان المحرك كان مقرفاً. ولبضع دقائق ظل القطار متوقفاً كلياً، عجلاته ثابتة ولم تكن هناك من الأمام أية بوادر للتحرك. وفي الواقع بدا القطار كله صامتاً بشكل ملحوظ. لذا قرر الرجل المسؤول عن المكابح أن يلقي نظرة. قفز من عربته حاملاً مصباحاً وسار بمحاذاة القطار. وخلال سيره حدّق من خلال نوافذ أول مقطورة للركاب. لقد كانت مظلمة يلفها الصمت وكان من الواضح أن جميع من فيها قد مات. وبخوف متزايد، سار مسرعاً بمحاذاة القطار وكان الأمر واحداً في كل العربات، جلس الناس واتكأوا مرتاحين كأنهم نائمون ومنحنون ووجوههم متوردة بشكل لافت، دون أي أثر للعنف أو المقاومة. ثم شاهد طاقم القطار ساقطين بسلام على أرض القاطرة. لقد تسمم الجميع بغاز أول أكسيد الكربون الناتج عن الفحم الرديء. استدار الرجل المسؤول عن المكابح منتحباً وأخذ يركض منحدراً على التلة باتجاه بالفانو.

إحدى الكوارث لقطار طارىء حصلت على بعد ثلاثة أميال تقريباً شمال طوكيو في أيار (مايو) ١٩٦٣. فالقطار الطارىء الذي لا يسير حسب جدول زمني سابق، صدمه قطار شحن يسير بواسطة البخار. وكان هناك قطار ثالث خلفه اندفع نحو العربات التي كانت خرجت عن مسارها. وفي القطار الطارىء انفتحت أبواب الطوارىء كما يجب ما زاد الكارثة، فقد قذف ذلك الركاب إلى ثلاثين قدماً بعيداً عن الرصيف وبلغ عدد الضحايا مئة وستاً وثلاثين.

وقد خلصت محكمة التحقيق إلى أن هذه أكثر الكوارث لفتاً للنظر في تاريخ القطارات، إذ لم يحصل فيها تصادم أو خروج للقطار عن الخط ولم يكن هناك عطل ميكانيكي في القطار. وقد رأت المحكمة أن الفحم الذي أرسل نسبة عالية غير اعتيادية من أول أكسيد الكربون هو الذي تسبب في مقتل معظم ركاب القطار خلال دقائق من دخوله النفق. لقد قتل خمسمئة وواحد وعشرون شخصاً، ولم ينجُ سوى خمسة ركاب، عانوا جميعاً من التأثيرات الجانبية المستمرة، بما فيها الجنون الذي يسببه نقص الأوكسجين للدماغ. وكثير من الجثث لم تطالب بها عائلاتها ولم يتم التعرف إلى هويات أصحابها، ودفنت في قبر جماعي. ويقال إن النفق تسكنه أشباح ضحايا قطار السوق السوداء السريع.

كوارث السكك الحديدية الأولى في أميركا

كثير من الكوارث الأولى في السكك الحديدية الأميركية، أصبحت موضوعاً للأغاني الشعبية ذات العناوين مثل «تحطم شاتسورث» وهذه الأغنية البسيطة أحيت ذكرى قطار اندفع على جسر يحترق فقتل اثنان وثمانون شخصاً. وكانت هناك أغنية

شعبية مشهورة جداً هي «تحطم ٩٧ القديم» وكانت معروفة من سكان المناطق الجبلية في فرجينيا وكارولاينا الشمالية. إن الفنون الشعبية الأميركية لديها حب خفي لذكرى السائقين الذين تحطمت مركباتهم بسبب السرعة الفائقة. وفي القصص المتعلقة بالقطارات فإن أفضل الأمثلة حول شهرة هؤلاء السائقين المستمرة تتمثل في جان لاتيمر «كايسي» جونز المهندس في قطار اليانوس المركزي الأول للبريد رقم واحد المعروف باسم «قذيفة المدفع»، فبدون أي سبب على الإطلاق اندفع مصطدماً بأقصى سرعته بقطار آخر في المسيسيبي في الثلاثين من نيسان (أبريل) ١٩٠٠. وقد كان كايسي الضحية الوحيدة لهذا الحادث، وربما يكون هذا سبب تذكره العاطفي.

9

كوارث البحار

لم يصعدوا أبداً الى السطح

تغلف الكوارث في البحار الخرافات والأساطير، وهي كذلك مصدر أعظم القصص الحقيقية للبطولة. فمنذ أصبحت بواخر المحيطات وسيلة للنقل الجماعي، انخفض عدد الكوارث الرئيسية التي يرافقها فقدان أعداد كبيرة من الأرواح البشرية. فقد حلت الطائرات وإن تكن قد حصلت البعض من أسوأ الحوادث المؤلمة التي لا يمكن مشاهدة ضحاياها.

تستخدم الغواصات منذ وقت أبعد مما يظن معظم الأشخاص. فمنذ استخدامها للمرة الأولى في العام ١٧٧٤ اختفى ما يقرب من ألفي غواصة. وفي الحرب العالمية الثانية خسرت ألمانيا وحدها سبعمئة وسبعاً وثمانين غواصة، باستثناء تلك التي غرقت عند الاستسلام. وأثناء الحرب تكون الغواصات بصورة خاصة عرضة لأن تطلق عليها القنابل من القوات الحليفة. وعمل الغواصات محفوف بالخطر حتى في أيام السلم. فالمحيطات العميقة لم يتم سبر

أغوارها بعد، كما أنه غالباً لا توجد لها خرائط. ونظراً لطبيعة عملياتها العسكرية، فإن تفاصيل أسباب الحوادث تكون عادة سرية، ويكون عدد الناجين قليلاً، كما أن المياه القاتلة تكون الأكفان للضحايا.

وأكثر كوارث الغواصات مأساة في السلم هي حتماً تلك العائدة للغواصة الأمريكية «شراشر» التي لاقت نهاية مبهمة عام ١٩٦٣. وكانت للحادث أهمية كبيرة، إذ أن تلك الغواصة كانت أولى الغواصات التي فقدت والتي تحركها الطاقة النووية. وكانت الغواصة «شراشر» تشكو من أعطال ظن أنها تافهمة وإن تكن خطيرة بالفعل. فأثناء عملها في عامها الأول تعطل جهاز التكييف أكثر من مرة وارتفعت الحرارة الداخلية إلى ما لا يطاق أي ١٣٦ درجة فهرنهايت، بالإضافة إلى أعطال كهربائية في جهاز القذف الذي يطرد المياه خارجاً. وكان من المحتمل أن تفيض المياه في الداخل في بعض الحالات. وكانت هناك أعطال أخرى ما يستدعي إرسالها بعد عام من خدمتها إلى الحوض البحري لإعادة تعديلها وتأهيلها، مما استدعى مئة ألف ساعة عمل. ولكن الأعطال استمرت بعد ذلك. فصمامات امتصاص المياه لم تكن لتقفل، كما أن دفات إقفال أنابيب الطوربيد لم تكن تعمل كما يجب. ومع أن إعادة التأهيل تضمنت أعمالاً إضافية، إلا أن الطاقم كانوا يتمتمون بأنهم يشعرون بأن إعادة التأهيل تمت بسرعة كبيرة.

فقد غادرت «شراشر» القاعدة البحرية في بورتسموث في الولايات المتحدة في ٩ نيسان (إبريل) ترافقها سفينة الإنقاذ «سكاي لارك». وكان عليها أن تقوم باختبارات في عمق البحر على بعد مئتين وعشرين ميلاً من بوسطن في خليج ماين. وفي

الساعة ٧,٤٧ صباحاً باشرت «شراشر» بالغوص العميق للقيام بالاختبارات والتمارين. وأنزلت الغواصة إلى الأسفل إلى المكان السري للاختبار. وكانت طيلة الوقت على اتصال مع «سكاي لارك» التي أصبح قبطانها قلقاً لأن الصوت القادم من «تراشر» كان شديد الغرابة كأنه من مسافة بعيدة جداً. وكانت الغواصة على عمق أكثر من أربعمئة قدم عندما تلقى قبطان السكاي لارك الرسالة الأخيرة منها: «... زاويتنا إلى الأعلى إيجابية. نحاول...». وفي الوقت نفسه سمع القبطان الغواصة تفتح منافذها وتنفث الهواء المضغوط في خزنات النقل محاولة الارتفاع. ومن ثم لم يعرف شيئاً آخر، وأي شيء آخر يمكن أن يطلع عليه العسكريون الرأي العام. وكانت هناك إشارة واحدة أخيرة تقول: «٩٠٠ن». وقد رفض سلاح البحرية أن يقول ماذا تعني. فمن الممكن أنها تشير إلى أن الغواصة على عمق أكثر من تسعمئة قدم تحت الماء أي تحت عمق اختباراتها. وكان هناك تسجيل آخر لضجيج غير واضح ولتأوه خافت أثناء تحطم الغواصة.

وقامت الحكومة الأمريكية بالبحث المكثف ليس فقط لمعرفة ما حدث، بل لاهتمامها بإمكانية تسرب الطاقة النووية نتيجة لأي تحطم. وقد استخدمت الحكومة الوسائل العلمية المتوفرة كافة بما في ذلك كاميرات التلفزة ومسابير الصدى وعدادات غايجر وغواصة أعماق، وقد كانت هذه هي التي وجدت الغواصة أو ما تبقى منها. فقد كانت في قعر المحيط على عمق ٨٤٠٠ قدم. إلا أن ما شوهد لم يعلن بالتفصيل، وإن يكن من الظاهر أن الماء سحق الغواصة بضغط ٣٧٠٠ ليبرة في الإنش المربع ما فجرها إلى ألوف من القطع توزعت على مساحة ضخمة. كما كانت هناك فوهة بركان

كبيرة في قعر البحر، حيث يمكن أن يكون قسم كبير من الغواصة لا يزال في داخلها. ولم تعلن إطلاقاً أسباب تفجر الغواصة. ومن البديهي أنه لم يعثر أبداً على أي أثر للطاقم المؤلف من مئة وتسعة وعشرين.

ويمكن أن تختفي الغواصات كاملة وأن يبقى مصيرها غامضاً حتى للسلطات العسكرية. كانت ١٩٦٨ سنة كثر فيها فقدان الغواصات. ففي ٢٥ كانون الثاني (يناير) اختفت في البحر المتوسط غواصة إسرائيلية وطاقمها المؤلف من تسعة وستين. وبعد يومين، وكذلك في البحر المتوسط اختفت غواصة فرنسية وطاقمها المؤلف من اثنين وخمسين. ولم يكن هناك أي أثر للطاقمين. وفي أيار (مايو) من العام نفسه حصلت كارثة أكثر غرابة للغواصة الأمريكية «سكوربيون» التي تعمل بالطاقة النووية وطاقمها وعدده تسعة وستون. فأثناء عودتها من البحر المتوسط إلى قاعدة نورفولك البحرية اتصلت بالمسؤولين للمرة الأخيرة في الساعة الثامنة صباحاً في ٢١ أيار (مايو) وكانت عندئذ على مسافة مائتين وخمسين ميلاً غربي جزر الأزورس وكان كل شيء طبيعياً. ثم اختفت السكوربيون ووجدت بعد خمسة أشهر على مسافة أربعمئة وستين ميلاً جنوب شرقي الأزورس على عمق ١٠,٠٠٠ قدم، وكان بدنها سليماً تماماً. ولم يكن هناك تفسير لسبب غرقها أو لماذا كانت على هذه المسافة البعيدة من مسارها. وقد كتب الكثير عنها وعن أنها غرقت عند حافة بحر سارغاسو الأسطوري قرب مثلث برمودا، أي تلك المنطقة الغريبة من المحيط حيث اختفت سفن عديدة. وهناك ناحية أخرى حول الحادث لم تشرح إطلاقاً، ألا وهي كيف تمكن سلاح البحرية أن يجد غواصة السكوربيون وهي

على مسافة بعيدة عن مسارها الأساسي وعلى مثل هذا العمق؟ وكيف بقي جسم الغواصة سليماً؟ ولم يعلق سلاح البحرية على هاتين النقطتين. وإذا فقد الأمريكيون وحلفاؤهم عدة غواصات أثناء الحرب الباردة، فقد حصل ذلك أيضاً مع الروس، مع أن المعلومات في هذه الحالة هي أصعب. ففي العام نفسه أي ١٩٦٨ استولت غواصة روسية على عناوين الإعلام برواية أغرب من رواية السكوربيون. فكالعادة رصد الأمريكيون مسار الغواصة الروسية من قاعدتها في فلاديغستوك إلى نقطة تبعد ١٠٠٠ ميل شمالي غربي جزر الهاواي. فالغواصات الروسية كافةً كانت ترصد بانتظام من قبل الأمريكيين والعكس بالعكس. وكان الوضع عادياً إلى أن لاحظ الراصدون الأمريكيون أن أصوات المحركات قد توقفت وأن الصوت الخفيف الذي سمعوه كان صوت انفجار. فغواصة روسية انفجرت وغرقت في مكان ما في الباسيفيك الأوسط. وقد فتش الروس المنطقة تفتيشاً دقيقاً دون جدوى ثم غادروها.

وشعر سلاح البحرية الأمريكي أن هناك القليل في الغواصة يهمهم من الناحية العسكرية. إلا أن البيت الأبيض قرر أن هناك معلومات أثناء مباحثاتهم النووية مع الروس قد تفيد في إيجاد الغواصة التي كانت تحمل ثلاثة رؤوس نووية. وقد كلفت الـ (سي.آي.إي) بهذه المهمة فأطلقت «عملية جاينفر» التي كانت أغرب محاولات عمليات الإنقاذ وبمنتهى السرية. وكان لا بد أن يستغرق ذلك عدة سنوات.

ففي العام ١٩٦٩ عرضوا على رجل الأعمال الملياردير هوارد هيوز مبلغ ٣٥٠ مليون دولار لرفع الغواصة. وقد قبل وصنع سراً مركبين للإنقاذ متظاهراً بأنهما للتعدين في الأعماق. ولم يباشروا

في نيسان (أبريل) من العام ١٩٧٣ غرقت غواصة روسية تعمل بالطاقة النووية على مسافة سبعين ميلاً فقط من لاندس أند في كورنوول وفقد في الحادث طاقم من ثمانية وثمانين ولم يعرف سببه.

بحثهم إلا في العام ١٩٧٤ وكانوا لا يزالون يدّعون أنهم يقومون بعمليات تفتيش عن المعادن. وقد وجدوا على مسافة ١٦٦٠٠ قدم في البحر. وأيضاً لم يعلن عما شاهدوه أبداً، مع أنه قيل أنهم رفعوا خمساً وسبعين جثة روسية. وقد ذكر بعض الصحافيين الأمريكيين أن الـ «سي.آي.إي» قد حصلت على عامل الغواصة التي لا تزال بحوزتها، وأن الغواصة غرقت في المنطقة القطبية الشمالية. وعندما تم إنقاذها اكتشفوا أن طاقمها المؤلف من تسعين شخصاً بقوا أحياء في قبرهم المتجمد لبعض الوقت وأن مخزونهم من الطعام قد استهلك بكامله.

مثلث برمودا . الكوارث الغامضة

بعد ظهر ٥ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤٥، انطلقت خمس طائرات قاذفة للطوربيد من نوع أفنجر من فورت لوديرديل في فلوريدا في دورية عادية لمدة ساعتين فوق الأطلسي بقيادة قائد الرف الضابط شارلز تايلور. وكان الطيارون الأربعة الآخرون تلامذة ضباط. وكانت الرحلة تهدف إلى زيادة ساعات الطيران دون مدرب. وفي الساعة ٢,١٥ كانت الطائرات فوق الأطلسي في خط الدورية المعتاد، وكان الجو دافئاً وصافياً.

في الساعة ٣,٤٥ استلم برج المراقبة رسالة من تايلور تقول: «هذه رسالة إغاثة. يظهر أننا خارج المسار. لا يمكننا رؤية اليابسة.. أكرر.. لا يمكننا رؤية اليابسة».

ـ «ماهو موقعكم؟»

ـ «لسنا متأكدين من موقعنا. لا يمكننا أن نتأكد من موقعنا. يظهر أننا ضائعون».

ـ «اتجه غرباً» أجاب برج المراقبة.

ـ «لا يمكننا معرفة اتجاه الغرب. كل شيء خطأ. إن ذلك غريب. لسنا متأكدين من أي اتجاه. حتى إن المحيط نفسه ليس كما يجب أن يكون».

وقد حيرت المكالمة أعلاه برج المراقبة. فماذا لو كان هناك أي نوع من التدخل المغناطيسي الذي يؤدي إلى تعطل البوصلات الخمس، فبإمكان الطيار أن يرى الشمس منخفضة في السماء في الغرب. وقد ازداد الاتصال اللاسلكي ما أوجب أن تكون المكالمات جملاً قصيرة. ومرة سمع برج المراقبة أحد الطيارين يقول لزميل له: إن عدادات طائرته كافةً قد أصابها الجنون». وفي الساعة الرابعة قرر قائد الرف أن يوكل القيادة لآخر. وفي الساعة ٤,٢٥ قال القائد الجديد لبرج المراقبة: «لسنا متأكدين من موقعنا».

وما لم تتمكن الطائرات من العودة إلى اليابسة خلال أربع ساعات، فإن وقودها سينفد وتهبط في البحر. وفي الساعة ٦,٢٧ أرسلت نجدة للإنقاذ بطائرة ضخمة من نوع «مارتن ماريز» أقلعت بطاقمها المؤلف من ثلاثة عشر شخصاً باتجاه آخر نقطة أعلن عنها الرف. وبعد ثلاث وعشرين دقيقة لمع في السماء نحو الشرق لفترة وجيزة وميض برتقالي. ولم تعد طائرة المارتن ماريز وأي من الطائرات الخمس. فقد اختفت جميعاً كما سبق أن اختفت طائرات في هذه المنطقة التي يطلقون عليها اسم «مثلث الشيطان» واسم «مثلث برمودا». إن ما حدث للطائرات المفقودة ليس لغزاً.

فالطقس ازداد سوءاً بعد ظهر ذلك اليوم، وأفادت المراكب عن «رياح شديدة وبحر هائج». ولا بد من أن الرف رقم ١٩ والطائرة المكلفة بإنقاذه نفد وقودها وسقطت في البحر. أما السر فهو ضياعهم تماماً وارتباكهم. حتى ولو كانت عدادات الملاحة قد توقفت عن عملها والرؤيا أصبحت بمسافة بضعة ياردات، كان من الممكن للطيارين أن يرتفعوا ليطيروا فوق الغيم لمعرفة موقعهم مجدداً.

وما يبدو أكثر غرابة هو أن المأساة لم تكن كافية لتنبه عن وجود ما هو مخيف وخطر في هذه البقعة من المحيط بين فلوريدا وجزر الباهاماس، حيث هناك سلسلة من الجزر تبدأ على مسافة خمسين ميلاً من شاطىء فلوريدا. إلا أنه مما لا شك فيه أن المسؤولين في حينه، نهجوا نهج المشككين المعاصرين قائلين إن اختفاء الطائرات ناجم عن عدة عناصر معقدة كالطقس السيّىء والتشويش الكهربائي للبوصلات وعدم خبرة بعض الطيارين، وأن قائد الرف شارلز تايلور نقل مؤخراً إلى فورب لودرديل وكان لا يعرف المنطقة.

وكانت هناك تفسيرات مماثلة لشرح عدد من المآسي المماثلة خلال العقدين التاليين: اختفاء طائرة «سوبرفوركرس» في ١٩٤٧ وطائرة «تيودور ـ ٤» ذات الأربعة محركات في كانون الثاني (يناير) ١٩٤٨ وطائرة د ـ سي ٣ في كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤٨ وطائرة «تيودور ـ ٤» ثانية في ١٩٤٩ وطائرة غلوب ماستر في ١٩٥٠ وطائرة نقل من نوع بريتش يورك في ١٩٥٢ وطائرة سوبركنستالاشين لسلاح البحرية في ١٩٥٤ وطائرة مارتن بحرية ثانية في ١٩٥٦ وطائرة تزويد بالوقود للسلاح الجوي عام ١٩٦٢

وطائرتين من نوع سراتوتانكرز لتزويد الوقود في ١٩٦٣ وطائرة صغيرة في ١٩٦٥ وطائرة شحن مدنية في ١٩٦٦ وطائرة شحن أخرى في ١٩٦٧ وثالثة في ١٩٧٣، وبلغ عدد الضحايا من جراء اختفاء الطائرات المذكورة ما يزيد على مئتين. ومن الغرابة أن أول شخص أدرك أن ما حصل هو سر مخيف كان الصحفي فنسنت غاديس. ففي شهر شباط (فبراير) عام ١٩٦٤ نشر مقالة «مثلث برمودا المميت» في مجلة «أمريكان أرغوزني» ومنح ذلك الاسم المألوف حالياً لذلك الامتداد الغامض من المحيط.

بعد عام من ذلك التاريخ أصدر غاديس كتابه «الآفاق غير المنظورة» حول أسرار البحر. وأدرج مقاله في فصل بعنوان «مثلث الموت» ضمنه لائحة طويلة من المراكب التي اختفت في تلك المنطقة بدءاً بمركب «روزالي » عام ١٨٤٠ وانتهاء باليخت «كونيمار ـ ٤» في ١٩٥٦. ودخل غاديس في الفصل الأخير عالم الأدب العلمي القصصي متطرّفاً إلى «الزمان ـ المكان المتصل الرباعي الأبعاد والذي يمكن أن يوجد حول الأرض ويخترق عالمنا المعروف» ما يعني أنه من المحتمل أن بعض المراكب والطائرات المفقودة دخلت في هوة ذات بعد رباعي.

وقد استلم غاديس بعد إصدار كتابه رسالة من شخص يدعى جيرالد هوكس تضمن سرداً لما حدث معه في «مثلث برمودا» في نيسان (إبريل) عام ١٩٥٢. فأثناء رحلة قام بها من مطار إيدلوايلد (كينيدي حالياً) إلى برمودا، هبطت طائرته فجأة مسافة مئتي قدم. ولم يكن ذلك متعمداً، إذ أنه شعر كأنه سقط فجأة في مصعد في الهواء. ثم عادت الطائرة وارتفعت فجأة إلى مكانها. كان ذلك كأن يداً عملاقة أمسكت بالطائرة وهزتها إلى الأعلى والأسفل».

وظهر له أن الجناحين اهتزا كجناحي عصفور. ومن ثم أعلن القبطان أنه لم يكن قادراً على إيجاد برمودا وأن عامل اللاسلكي لم يتمكن من الاتصال بالولايات المتحدة أو ببرمودا. وبعد ما يقارب من الساعة استطاعت الطائرة أن تتصل لاسلكياً وتعرف إحداثياتها وتطير إلى برمودا. وعندما نزلوا من الطائرة لاحظ الجميع أن رحلتهم كانت في ليلة صافية ومقمرة وأنه لم يكن هناك أي ريح. وقد أنهى الكاتب رسالته بأنه لا يزال يتساءل متعجباً عما إذ كان قد وقع في منطقة «يختفي فيها الزمان .والمكان»؟. والآن الطيّارون كافةً على علم بالجيوب الجوية عندما يؤدي تبدل في الضغط إلى ترنح وانخفاض الطائرة، وكذلك بالاضطربات الهوائية التي ينتج عنها «اهتزاز» قوي للأجنحة. إنما الغريب في موضوعنا هذا، هو فقدان الاتصال اللاسلكي بصورة كاملة. وكانت هذه حالة شاذة استحوذت على تذكر المهتمين بحالات الصحون الطائرة الذين يخترعون النظريات الغريبة منذ ذلك اليوم الذي شاهد فيه الطيار كنيث أرنولد تسعة صحون لامعة تتحرك بالقرب من جبل رينيه في ولاية واشنطن. فقد لجأ هؤلاء إلى فكرة غامضة تقول إن للأرض «دوامات غريبة» يكون فيها المغناطيس الأرضي والجاذبية أضعف من المعتاد لسبب لا يمكن تفسيره. وإذا تمكنت الاستخبارات من خارج الأرض من اكتشاف هذه الدوامات، فإنها قد تجد فيها عينات بشرية تقوم بدراستها بهدوء في كوكبها البعيد. أما إيفان سندرسون وهو صديق لغاديس وباحث عن أسرار الأرض، فقد شعر بأن الأمور قد تجاوزت المألوف. فتوجهاته كانت علمية وبالتالي فقد أحضر خريطة للأرض ورسم عليها عدداً من المناطق التي حدثت فيها الاختفاءات الغريبة. فقد كان هناك كمثال «مثلث شيطان» آخر جنوبي جزيرة «هوشو» اليابانية حيث

اختفت مراكب وطائرات. وقد أخبر أحد المراسلين سندرسون بأنه مر بتجربة غريبة أثناء رحلته إلى غوام في الباسيفيك الغربي، عندما قطعت طائرته القديمة ذات المراوح مسافة ٣٤٠ ميلاً في ساعة واحدة بينما لم يكن هناك ريح. وهذه المسافة هي أكثر بمئتي ميل مما يمكن أن تقطع. وقد أظهر البحث أن هناك عدة طائرات فقدت في هذه المنطقة. وقد لاحظ سندرسون بعد رسم هذه المناطق على الخريطة بأنها تتخذ شكلاً شبيهاً بالمعين ذي الأضلاع الأربعة وأن، هذه المعينات هي بشكل تناسق واضح حول الكرة الأرضية، وأنها تقع في حلقتين كلاهما بين ٣٠ درجة و٤٠ درجة شمال وجنوب خط الاستواء. كما أنه كان هناك عشرة من هذه المواقع الغريبة يبعد أحدها عن الآخر ٧٢ درجة تقريباً. وكان أخصائي الزلازل المدعو جورج روز يرى أن مصدر الزلازل هو طبقة معينة تحت سطح الأرض. كما تصور أن هناك حوضاً ما حول الجزء المركزي الداخلي للأرض، وأن هذا الحوض يحدد اتجاه موجات الصدم. وخريطة اضطرابات الصدم لدى روز تتطابق تماماً مع «معينات» سندرسون. وهكذا فإن سندرسون كان يميل إلى الاعتقاد بأنه إذا كانت «الدوامات» هي التي تؤدي إلى اختفاء المراكب والطائرات فإنها عبارة عن دوامات عادية سببها ميل الكرة الأرضية لأن «تتجشأ».

وظهرت نظريات سندرسون في كتابه «السكان الخفيون» عام ١٩٧٠، وبعد ذلك بثلاث سنوات قامت صحفية تدعى أديكنت توماس جفري وحاولت جمع المعلومات كافة عن مثلث برمودا في كتاب يحمل العنوان نفسه نشرته شركة صغيرة في بنسلفانيا. ومن سوء حظها أن ذلك الكتاب لم يصل إلى الجمهور الكبير. فبعد عام

أي ١٩٧٤ قام شارلز ليتز وهو حفيد مؤسس مدارس اللغات المشهور بإعادة جمع المعلومات عن مثلث برمودا، وأقنع ناشراً تجارياً يدعى دوبلداي بإصدار كتابه. وقد تصدر كتابه هذا لوائح أكثر الكتب الأمريكية مبيعاً. وكان ذلك بعد عشرين عاماً من اختفاء الرف رقم ١٩ وعشر سنوات من إطلاق فنسنت غاديس عبارته «مثلث برمودا». أما برليتز فقد كان أول من حوّل اللغز إلى حدث عالمي وأصبح غنياً بسبب أرباح كتابه.

وكتاب «مثلث برمودا» بيرليتز والذي قرأه كثيرون يفتقر إلى الدقة العلمية، كما أنه لا يحتوي حتى على فهرس. إنما أحد أسباب شعبيته كان الاندفاع الجريء للكتاب في نواح من التصور الغريب حول الصحون الطائرة وحبال الزمان والمكان والتجسس·الغريب ومركبات الآلهة ومواضع أخرى. ومن أشيق مواضيعه كان ذلك المتعلق بالأخصائي الرائد في بحث الصحون الطائرة موريس ك جيسيب الذي توفي في ظروف غامضة، بعد أن حصل على معلومات سرية حول «تجربة فيلادلفيا». ويقال إن هذه التجربة كان من المفروض أنها حصلت في فيلادلفيا عام ١٩٤٣ عندما كان سلاح البحرية يختبر معدات جديدة مهمتها تطويق سفينة بحقل مغناطيسي قوي. وحسب ما تبلغه جيسيب فإن ضوءاً ضبابياً أخضر أحاط السفينة وحجب مشاهدتها واختفت لتظهر في ميناء نورفولك في فرجينيا على بعد ثلاثمئة ميل. وقد توفي بعض أفراد الطاقم وجن آخرون. وقال جيسيب إنه عندما باشر باستقصاء قصته سأله سلاح البحرية عما إذا كان يرغب في العمل بمشروع سري مماثل، إلا أنه اعتذر عن ذلك. وعام ١٩٥٩ وجد ميتاً في سيارته وقد خنقه غاز العادم. ويقول برليتز إن جيسيب جرت «تصفيته» قبل أن يتمكن من نشر ما اكتشفه حول التجربة.

وما هي علاقة كل ذلك بمثلث برمودا؟ إنه يعني ببساطة أن تجربة فيلادلفيا كان من المفترض أن تحاول خلق دوامة مغناطيسية شبيهة بتلك الدوامات التي افترضها سندرسون وتلك (حسب رأي جيسيب) كان لها تأثير حبال الزمان والمكان التي نقلت المركب إلى مئات الأميال.

ومن المفترض أن ذلك أيقظ شعور المشككين وانفعالاتهم وظهرت عدة مقالات وكتب وبرامج تلفزيونية تتكلم عن زيف مثلث برمودا. ولجأ الإعلام المذكور إلى التحليل العادي الذي يتميز به سلاح البحرية عام ١٩٤٥ أي إلى القول إن الاختفاءات نتجت عن مسببات طبيعية وبخاصة إلى عواصف استثنائية. ويكون من الصعب في حالات كثيرة أن لا نقبل أن هذا هو فعلاً التفسير. ولكننا عندما نعود إلى اللائحة الطويلة من الاختفاءات في تلك المنطقة والتي لم تترك أي جسم أو أي جزء من الحطام، فإن التفسير المذكور يصبح سطحياً. ونتساءل ما إذا كان هناك تحليل هو مزيج من المنطق والشجاعة الضرورية للاعتراف بأن الاختفاءات كافة لا يمكن تفسير أسبابها بصورة مقنعة.

لا بد أن هناك تحليلاً يستند إلى المعلومات التي حصل عليها بعض الذين نجوا في مثلث برمودا. ففي تشرين الثاني (نوفمبر) عام ١٩٦٤ كان طيار طائرة مؤجرة ويدعى شوك واكلي عائداً من ناسو إلى ميامي في فلوريدا على ارتفاع ٨٠٠٠ قدم. وقد لاحظ بريقاً ضعيفاً حول جناحي طائرته، وظن أن مرد ذلك إلى انخداع بصري ناتج عن الضوء في حجرة القيادة. إلا أن البريق أخذ يزداد تدريجياً ولم تعد تعمل عداداته الألكترونية كافة ما اضطره إلى قيادة الطائرة يدوياً. وقد أصبح اللمعان شديداً وأدى إلى انبهاره، ثم اختفى ببطء وعادت عداداته تعمل مجدداً بصورة طبيعية.

وعام ١٩٦٦ كان القبطان دن هنري يقود مركب الإنقاذ من بورتو ريكو إلى فورت لودرديل في يوم صحو بعد الظهر. وقد سمع صياحاً وأسرع إلى منصة المركب حيث شاهد البوصلة تدور بسرعة باتجاه عقارب الساعة. وحل الظلام غرباً واختفى الأفق، «ويظهر أن المياه كانت قادمة من جميع الجهات». ومع أن مولدات الكهرباء كانت لا تزال تعمل إلا أن القوة الكهربائية اختفت. كما أن مولداً كهربائياً امتنع عن الدوران. وكان المركب محاطاً بنوع من الضباب. ومن حسن الحظ بقيت المحركات تعمل، وفجأة خرج المركب من الضباب. واستغرب هنري أن الضباب تمركز في منطقة واحدة كان فيها البحر هائجاً. أما خارجها فكان هادئاً. وقد لاحظ هنري أن ما جرى للبوصلة كان شبيهاً لما يجري على نهر سانت لورنس في كينغون عندما تؤثر الرواسب الحديدية أو الحجارة النيزكية على الإبرة.

والكرة الأرضية هي طبعاً مغنطيس هائل (ولا أحد يعرف السبب تماماً) وخطوط القوى المغناطيسية تتحرك حول سطحها بأسلوب غريب. وتستخدم الطيور والحيوانات هذه الخطوط في عودتها إلى مواطنها، وكذلك الباحثون بواسطة العصا عن مواقع الماء. إلا أن هناك مناطق فوق سطح الأرض تضل فيها الطيور عن طريقها، لأن تلك الخطوط إلى حد ما يلغي أحدها الآخر ما يشكل شواذاً أو دوامات. إن مجلة «المارين أوبزرفر» أنذرت البحارة عام ١٩٣٠ أن هناك اضطراباً مغناطيسياً بجوار بركان «تمبورا» قرب «سامباوا» في أندونيسيا ما حرف بوصلة أحد المراكب مقدار ست درجات ما أبعده عن مساره. وفي العام ١٩٣٢ لاحظ قبطان الباخرة «أستراليا» سكوت اضطراباً مغناطيسياً قرب «فري مانتل»

حرف بوصلته ١٢ درجة عن جانبي مسار سفينة. وقد حدثت عشرات الحالات الشاذة المشابهة، جمعها ووثقها الباحث الأمريكي وليام كورليس في كتب مثل «العالم المجهول» و«الكوكب العجيب». وكورليس هو الذي أطلعني على تحقيقات الدكتور جان دي لوريا من أوتاوا الذي أقام مخيماً عام ١٩٧٤ فوق الجليد الطافي على مياه البحر في كندا، بحثاً عن شواذ مغناطيسي هائل بطول ثلاثة وأربعين ميلاً، والذي كان يعتقد أن منشأه هو ثمانية عشر ميلاً تحت سطح الكرة الأرضية. وكانت نظرية دي لوريا تقول إن هذا الشواذ ناتج عن أن الصفائح المتعلقة بتشوه أديم الأرض تحتك ببعضها البعض وتؤدي إلى مثل هذه الحالات الشاذة التي تنتج عنها الزلازل أيضاً.

والنقطة الأساسية التي سنستخلصها هي أن الكرة الأرضية ليست سبيكة معدنية عادية ممغنطة لها حقل متجانس ودقيق، بل إن لها «أخطاء» مغناطيسية وحالات شاذة. وليس العلماء متأكدين من سبب وجود حقل مغناطيسي للكرة الأرضية، وإن تكن إحدى النظريات تقول إن السبب هو تحركات الحديد المنصهر في داخلها. والتحركات هذه تؤدي إلى تقلبات في الحقل المغناطيسي وتبدل فجائي في النشاط المغناطيسي الذي يمكن مقارنته بالتبدل في الطاقة الشمسية والمعروف بالبقع الشمسية. فإذا كانت التحركات هذه تتعلق بالتشنج الأرضي وبالتالي بالزلازل، فإننا نتوقع أن تحصل في بعض المناطق المحددة كما تحصل الزلازل. وما هو النشاط المغناطيسي الذي يمكن أن يحدثه «زلزال» فجائي؟ أحد هذه النتائج يكون دوران البوصلات بسرعة إذ أنه شبيه بتأثير حجر نيزكي مندفع من مركز الأرض. أما في المحيط فينتج عنه اضطراب شديد يكون له تأثير على المياه، الشبيه بتأثير القمر على المد والجزر، وإن

يكن بشكل غير منتظم ما يجعل المياه تظهر وكأنها «قادمة من جميع الاتجاهات». وترافق الاضطرابات غيوم وضباب يحجب منطقة الحادث، كما أنه يمكن أن تتعطل الآلات الألكترونية.

وكل ما جاء أعلاه يجعلنا حذرين من التفسيرات «المبسطة» للمشكلة، فكل الكتب التي تقول إن لغز مثلث برمودا هو اختراع صحفي، ليست سطحية فقط بل إنها خطرة أيضاً. فهي تثبط همّة الباحثين كما يمكن أن يكون أحد أكثر الألغاز أهمية علمية في زمننا هذا. ووجود أقمار اصطناعية تدور حول الأرض على ارتفاع ١٥٠ ميلاً يجب أن يجعل رصد الإشعاع المغناطيسي بالدقة نفسها التي تسجل فيها الهزات الأرضية على مرسمة الزلازل. ويجب أن نتمكن من رصد تواترها وقوتها بدقة قبل حدوثها. ولن تقتصر نتيجة ذلك فقط على حل اللغز، بل على الحيلولة دون مآسٍ مستقبلية كتلك التي حدثت للرف رقم ١٩.

التاتينك

إن الباخرة «التاتينك» العابرة للمحيط التي اصطدمت بقوة بجبل جليدي أثناء رحلتها الأولى، أصبحت رمزاً للغرور الإنساني. في الواقع إن هذا الشيء الضخم الذي يزن ٤٦,٣٢٩ طناً، كادت أن تخفق عملية إنزاله إلى البحر. فعند انطلاق الباخرة من ساوتامبتون في ١٩١٢، تجنبت بصعوبة الاصطدام بباخرة أخرى تحمل اسم «نيويورك» عندما انقطعت مراسي تلك السفينة لسبب متعذر تفسيره. والعجيب أن مراسي سفينة أخرى كادت أن تنقطع عندما مرت بجانبها التاتينك الضخمة.

بعد توقف قصير في شيربورغ، توجهت التاتينك إلى إيرلندة،

ثم غادرت مرفأ كوينز تاون مساء الثلاثاء في ١١ نيسان (إبريل) متوجهة إلى أميركا بمحرك توربيني يدفعها بسرعة ٢٢ عقدة. كان القبطان أدوارد سميث واثقاً من نفسه، كما كان الركاب والطاقم البالغ عددهم ٢٢٠٦ سعداء ومثارين بتسهيلات هذا القصر العائم والبدعة الهندسية. وأكثر من ذلك فقد شعروا بالأمان إذ أنه كان للباخرة خمسة عشر فاصلاً مستعرضاً على امتداد طولها لمنع امتداد المياه في حال حدوث أي تسرب وهو أمر صعب الحدوث. كما أنه كان للباخرة قعر مزدوج. ولقد كان مالكو التاتينك واثقين منها إلى درجة أنها كانت تحمل عدداً من قوارب النجاة لا يكفي الناس الذين كانت تنقلهم.

استمر البحر هادئاً والسماء صافية مع أن الطقس كان بارداً جداً. انخفضت الحرارة خلال الصباح الباكر في ١٤ نيسان (إبريل)، وتلقت التاتينك رسالة لاسلكية بوجوب التنبه للجبال الجليدية، ومن الظاهر أن الباخرة كانت تتجه جنوباً أكثر من اللازم. وقبل منتصف الليل مباشرة، بينما كان الكثير من الركاب نائمين صاحَ المراقب أن هناك جبلاً جليدياً أمام السفينة مباشرة. وأجريت محاولة يائسة لإدارة الباخرة كي لا تصطدم بجبل الجليد، فمرت بجانبه حافرة فيه ثم تجاوزته في ظلمة الليل. وتحت سطح الماء فإن ثماني أعشار جبل الجليد غير المرئية اخترقت السماكة المزدوجة لبدن الباخرة.

أمر القبطان بإغلاق الأبواب المانعة لتسرّب المياه وأوقف سير الباخرة. وكانت المياه تتدفق. وقليل من الركاب ظنوا أن شيئاً غير طبيعي قد حدث، فقد بدا الاصطدام خفيفاً جداً. وبينما كان القبطان يحاول أن يتأكد من حجم الضرر كان المضيفون يهدؤون

شب حريق في المركب البخاري للرحلات «جنرال سلوكوم» البالغ طوله مئتين وخمسين قدماً أثناء عطلة نهارية في أعلى نهر نيويورك الشرقي في حزيران (يونيو) ١٩٠٤. لقد كان ذلك النهار مشمساً وكانت حمولة المركب من النساء والأولاد زائدة عن اللزوم. وكان المركب قد طلي مؤخراً بطلاء أبيض سريع الالتهاب جداً، الأمر الذي جعل النار تمتد بسرعة على الهيكل الخشبي للمركب. وعندما احترق المركب في النهاية حتى خط الماء كان عدد القتلى قد بلغ ١٠٢١.

مخاوف الركاب الذين تساءلوا عن سبب توقف السفينة. وبدأ بعض الركاب بالتقاذف بكرات الثلج الذي وقع من جبل الجليد على السفينة، وقد أشار أحدهم بكأس الويسكي الذي كان يحمله لأحد المضيفين وطلب منه إحضار بعض الثلج إذا توفر في السفينة. وعندما عرف القبطان مقدار الضرر، وأن التاتينك غير القابلة للغرق كانت لا تزال تنخفض في الماء بالرغم من أجهزة الأمان التي فيها، كانت قد مضت على الاصطدام خمس وثلاثون دقيقة. وأخيراً أمر القبطان بإرسال إشارة استغاثة وبكشف الأغطية عن قوارب النجاة. وبدأ المضيفون بإيقاظ الركاب النائمين، طالبين منهم ارتداء أحزمة النجاة والذهاب إلى مراكز القوارب. وفعل معظم الركاب ما طلب منهم ولكن بعضهم الذي ظن أن هذا كان مجرد تدريب رفضوا مغادرة الراحة في غرفهم.

كان البحر هادئاً كمرآة مظلمة. ومعظم الركاب الذين كانوا واقفين على جوانب السفينة لم يشعروا بالخطر، فقد شاهدوا فقط الأمواج الخفيفة ترتطم برفق على جوانب السفينة تحتهم بخمسين قدماً. ولم يستطيعوا فهم سبب وجوب تخليهم عن السلامة في

هذه القلعة وركوب القوارب الهشة. وملأت القوارب بالنساء والأولاد ولكنها لم تنزل إلى المياه. وسمع القبطان أن رسالة الاستغاثة قد استلمتها السفينة «كارباثيا» التي كانت تبعد ستين ميلاً فقط، وكان من الممكن وصولها خلال ساعات، وقد تتمكن التاتينك من البقاء عائمة إلى حين وصولها. ثم بدأت السفينة تغرق في الماء تدريجياً، وفهم الجميع كم هي مرعبة توقعاتهم. وأخيراً تم إنزال قوارب النجاة إلى البحر، وبعضها كان نصفه فقط مليئاً بالركاب. ولقد رفض كثير من النساء ترك أزواجهن وقررن البقاء والموت معهم. وعلى سطح السفينة استمر الناس في التصرف بطريقة هادئة ومستقلة. وبدأت مجموعة من موسيقيّي السفينة بعزف «اقتربت منك أكثر يا ربي». وأخذ بعض الرجال يشاركون في الإنشاد وهم يحدقون بزوجاتهم وعائلاتهم وهم يبتعدون عنهم ببطء. وبقي جميع الضباط والبحّارة الأقوياء البنية على متن الباخرة.

ثم بدأت الباخرة التي طولها ثلاثمئة ياردة بالغرق وأنوارها تلمع، وغرقت مقدمتها أولاً بينما ارتفع مؤخرها على سطح الماء. وأخيراً أعطى القبطان سميث الأمر بمغادرة السفينة، وكانت قد مرت ساعتان على الاصطدام. ولم يحاول القبطان المغادرة بل بقي على منصته وغرق مع التاتينك. ورمى الباقون بأنفسهم عن سطح الباخرة على إلى المياه الشديدة البرودة، بينما أصبحت التاتينك عمودية تقريباً. ثم انطفأت أنوارها واختفت تحت سطح المياه آخذة معها الكثير من الركاب المتخبطين. وقد مات ١٤٠٣ من الركاب والطاقم معظمهم من الذكور، وكان بين الضحايا المليونير الأميركي جان جاكوب أستور. وعند الساعة الرابعة صباحاً وصلت السفينة

«كارباثيا» وتمكنت من إنقاذ من كانوا في قوارب النجاة. وجاءت مع «كارباثيا» سفينة أخرى تحمل اسم «كاليفورنيا» التي كانت على بعد أقل من عشرة أميال وأخفقت في الاستجابة للأسهم النارية المنذرة بالخطر التي أطلقتها التاتينك وقد جهد قبطانها بقية حياته في الدفاع عن تصرفه.

وتم العثور على التاتينك في آخر الأمر وتمت محاولات لرفعها. وهناك ثروة كاملة من الأفلام والقصص حول ما حصل للتاتينك. وقد بيعت مؤخراً في مزاد علني أشياء استردت من الباخرة. وما زال الجدل حول قبطان السفينة كاليفورنيا مستمراً، والأحياء من أفراد عائلته ما زالوا يقولون ببراءته. لما التاتينك فتستمر في الظهور في عناوين الصحف بعد مرور خمس وسبعين سنة على المأساة.

رائدة المشاريع الحرة

انتقال الناس العادي مع سياراتهم بواسطة المعدّيات يفتقر إلى شاعرية البواخر العابرة للمحيط الأطلسي، ومعظم الناس لا يفكرون بأي شيء عنيف ممكن أن يحدث لهم فيما هم يذهبون عبر القنال أو بحر الشمال إلى القارة. ولكنه خلال السنوات الخمس ١٩٧٨ - ١٩٨٣ حدث ما لا يقل عن ١٣٥٢ حادثاً خطراً في مياه بحر الشمال. وعلى الرغم من ذلك فإن مسيري المعدية «رائدة المشاريع الحرة» استمروا في اعتماد الانعطافات الحادة في سبيل تخفيف التكاليف واختصار الوقت، في رحلاتهم بين دوفر وزيبرغ ذهاباً وإياباً.

وقد أصبح الانطلاق وأبواب المقدمة التي تدخل منها السيارات لم تغلق بعد أمراً عادياً. في آذار (مارس) ١٩٨٧ انطلقت «رائدة

> إن أسوأ حادثة لمركب وأسوأ كارثة بحرية في وقت السلم، حصلت بعيداً عن مانيللا في الفيليبين في عيد الميلاد في العام ١٩٨٧. فقد تصادم مركب مزدحم بالركاب مع ناقلة نفط وغرقت وهي تشتعل، فقتل ألفا شخص على الأقل. وبما أن المركب كان يعمل بصورة غير قانونية فلن يعرف عدد القتلى الحقيقي. ولم ينج سوى ستة وعشرين. ولم تستطع ناقلة النفط أو المركب الاتصال لاسلكياً لطلب النجدة إذ لم تكونا تملكان تراخيص لأجهزة لاسلكية، ولم تكن هناك سترات وقوارب للنجاة. وفي سلسلة حوادث خلال العامين ١٩٧٨ و١٩٧٩ غرق حوالي سبعمئة فييتنامي عندما تعرضت قواربهم الزائدة الحمولة للكوارث.

المشاريع الحرة» من زيبرغ إلى دوفر مثقلة بعدد من الركاب أكثر من المتوجب وبحمولة كاملة من السيارات. وكان من المعتاد أن تنحني العبّارة قليلاً، ولكن الأمر أصبح الآن أسوأ من العادة. ففور مغادرتها المرفأ دخلت موجة عبر الأبواب المغلقة جزئياً وغمرت الأرضية التي أوقفت عليها السيارات، وهذا ما أمال التوازن فانقلبت العبّارة بسرعة. وقد قتل في هذا الحادث المرعب الذي حصل كلياً بسبب الإهمال، مئة وثلاثة وتسعون شخصاً. وقد زاد الأمر خطورة اكتشاف أن العبّارة كانت تحمل شحنة من النفايات السامة غير قانونية.

الأحسن والأسوأ

في الظروف الأسوأ للكارثة، ينكشف عن الإنسانية أفضل وأسوأ ما تستطيع عمله، وفي وسط الفوضى يكون «النساء والأولاد أولاً» الأمر التقليدي الملح. عندما غرقت التاتينك، حركت العالم

إن الباخرة «أمبرطورة إيرلندة» غير الجذابة والمجهزة على نحو كاف والمسيرة بكفاءة تصادمت بصورة غامضة مع ناقلة فحم نروجية في أيار (مايو) ١٩١٤ بعيداً عن شواطىء كندا. وقد غرقت الباخرة خلال أربعين دقيقة وغرق معها ١٠١٢ من الناس العاديين، كان الكثيرون منهم عائلات مهاجرة. ولم يتم التوصل أبداً إلى تفسير مرض لهذا التصادم.

قصص الشجاعة التي أظهرها الكثيرون في مواجهة الموت المحتوم. وقبل ذلك بستين عاماً أظهر ركاب سفينة أخرى رباطة جأش وانضباطاً أكبر في ظروف رهيبة. وكانت تلك السفينة التي تحمل اسم «بيركينهيد»، سفينة نقل للجنود تسير بقوة البخار، وتقوم بنقل الأفواج البريطانية إلى جنوب أفريقيا. في ٢٦ شباط (فبراير) ١٨٥٢، اصطدمت السفينة بصخرة غير مدونة على الخريطة بينما كانت تدور حول رأس الرجاء الصالح. وكان على ظهر السفينة ستمائة وثمانون راكباً خمسون منهم نساء وأطفال. وكان باقي الركاب جنوداً وضباطاً من الفوج ٧٤ النجادي الأسكتلندي يقودهم الرائد اليكسندر سكستون، وبالإضافة إلى ذلك كانت السفينة محملة بالخيول. وكان التصادم الأولي قد سبب غرق عشرات الجنود الذين كانوا نائمين تحت ظهر المركب.

وأصدر الرائد سكستون أوامره إلى الناجين على ظهر المركب، وفي واحدة من أكثر أعمال الشجاعة لفتاً للنظر، وقف الجنود متأهبين بصمت، بينما كان الأولاد والنساء يصعدون إلى قوارب النجاة. كانت السفينة تغرق بسرعة وتميل، ولكن الجنود بقوا واقفين إلى أن تم إخلاء النساء والأولاد ودفعت الأحصنة من على ظهر السفينة، لإعطائهم الفرصة بالنجاة. عند ذلك فقط، وبناء

على أمر من الرائد سكستون، تفرقت صفوفهم وحاولوا إنقاذ أرواحهم، ولكن السفينة تحطمت ومات أربعمئة وثمانية وثمانون جندياً. وفي تعارض تام مع هذه البسالة، حصلت حادثة كان فيها كل الضحايا تقريباً من النساء والأولاد. كان ذلك في الأول من أيار (إبريل) ١٨٧٣، عندما تحطمت باخرة النجمة البيضاء «أتلانتيك»، على الصخور بعيداً عن ساحل نوفا سكوتيا، وكانت تحت إمرة القبطان ويليامز المتهور وغير الكفؤ.

إن ويليامز من الذي كان يعرف أخطار المنطقة، رفض الرجوع إلى الجداول أو الخرائط وأصبح ضائعاً تماماً في طقس سيّيء. وخلال الذعر تخلى الركاب الذكور عن عائلاتهم وحاولوا النجاة بتسلق حبال الأشرعة والصواري أو ركوب القوارب أو بذل الجهد الكبير في محاولة العودة سباحة إلى الشاطىء. لقد كان تصرف هؤلاء فظيعاً. لقد بلغ عدد الوفيات خمسمئة وستين، ولم يكن بين الناجين الأربعمئة أية امرأة.

١٠

كوارث الرياضة

جنون لعبة كرة القدم

بعض الكوارث التي يتردد صداها طويلاً في ذاكرة الجمهور والتي تترك آثاراً عميقة، هي تلك التي تسوء فيها أيام الراحة والاحتفالات وتنقلب فيها القيم بكاملها ويحل الحزن محل الفرح. وما نأمل أن يبدأ يوماً نذكره بفرح يتحول مناسبة لا يمكن أن ننساها لأسباب مغلوطة.

تكون التجمعات الكبيرة في مساحات صغيرة عرضة للخطر الناجم عن الحريق أو الفوضى أو سوء الإدارة. وقد مرت بريطانيا خلال السنوات القليلة المنصرمة بعدة مآس مروعة بسبب المعجبين بلعبة كرة القدم في برادفورد وفي هايزل في بلجيكا وفي هيلزبورو في مدينة شافيلد. وأسوأ كارثة قبل ما جاء ذكره، كانت تلك التي حصلت في ملعب كرة القدم في بريطانيا في «ييروكس بارك» ملعب «الفلاسكو رينجرز» في ٢ كانون الثاني (يناير) ١٩٧١. ولم يكن سير اللعبة بينهم وبين منافسهم التقليدي فريق سلتيك، كما

كانوا يرغبون، فقبل نهاية المباراة بدقائق كان فريق «سلتيك» لا يزال متفوقاً بهدف واحد إلى صفر. وأخذ مؤيدو «الرينجرز» من ضمن متفرجين بلغوا ٨٠,٠٠٠ يتركون الملعب. وأثناء تدفقهم على الأدراج والأنفاق سمعوا هديراً عالياً من قبل المتفرجين الباقين عندما تعادل الرينجرز. وفوراً بدل الألوف رأيهم وعادوا بسرعة ليشاهدوا آخر لحظات المباراة. وعندما كانوا يجهدون للعودة كان آخرون يخرجون يدفعهم الحشد في الخلف. وتصادم الطرفان دون أن يتراجع أحدهما وفقد الجميع السيطرة على تحركهم. وقد سحق الزحم بشدة أولئك الموجودين في الوسط. فالحواجز المعدنية تكسرت وسقط الأشخاص وسحقوا.

وفي هذا الهيجان اختنق ستة وستون شخصاً بينما كان أولئك في المدرج غير عارفين بالمجزرة القائمة على بعد ياردات قليلة منهم. فصرخات الهلع والتماس المساعدة يخنقها الحداء والتشجيع اللذان يرافقان الألعاب الرياضية. كان عام ١٩٨٥ فظيعاً بالنسبة للألعاب البريطانية. وحدثت الكارثة الأولى يوم السبت في ١١ أيار (مايو) في برادفورد. وكانت للنادي المحلي فرصة فوزه إلى الفئة الثانية وكانت تلك مناسبة منتظرة للاحتفال بذلك. فمدرج برادفورد كان قديماً وخشبياً تجمعت الأوساخ تحت أرضيته عبر عدة سنوات. وعندما بدأوا برفع الأنقاض وجدت قطع نقد معدنية تعود إلى زمن سابق أظهر أن الأوساخ كانت تتجمع منذ خمسة عشر أو عشرين عاماً. وقبيل انتهاء النصف الأول رمى أحدهم عقب سيجارة مشتعلاً سقط من خلال فجوة إلى وسط تجمع المواد القابلة الاشتعال. وكان هنالك حريق صغير نتج عنه دخان ثم انتشر نحو السقف تحت المقاعد. وفجأة وخلال بضع دقائق التهب السقف واتجه الحريق ليغمر المدرج بكامله.

ودون أن يدركوا الخطر الماحق كان بعض المشاهدين يراقب ما حصل وهو منبهت، وكانوا يجهلون كيف يتصرفون. وبالنسبة لأولئك الموجودين في وسط اللهب، حدثت عدة أخطاء ساهمت في الكارثة. فمطافىء الحريق التي استخدمها سابقاً كتلة المشاغبين من المشجعين بمثابة أسلحة كانت قد أزيلت من المدرج للحيلولة دون ذلك. وعندما حاول بعض المشاهدين الهرب عبر البوابات وراء المدرج اكتشفوا بأنها كانت مقفلة لمنع المتسللين من الدخول. كما تبين أن الستارة القماشية فوق المدرج والتي مهمتها وقاية المشاهدين من الشمس والمطر، كانت من مادة قابلة للاشتعال وقد سقطت والتصقت بالمشاهدين محولة إياهم إلى مشاعل بشرية. وأثناء ذلك كانت كاميرات التلفزة التي أحضرت لتصوير المباراة تقوم بتصوير أفظع المناظر التي بثّها التلفزيون، والناجون كانوا أولئك الذين هربوا عبر الملعب. وكان القتلى ستة وخمسين بينهم عدة آباء وولدان. ومن القتلى ولد عمره أحد عشر عاماً مع والده وجده.

وكانت الضربة التالية بعد ذلك بأسبوعين فقط. فمباراة الكأس النهائي الأوروبي بين «جوفنتس» و«ليفربول» كان من المنوي إقامتها في المنطقة الحيادية على ملعب هايزل في بروكسل. والسمعة السيئة المعروفة سابقاً عن المشجعين البريطانيين عززها سلوكهم قبل المباراة. فقد تميز ذلك بالسكر والصفاقة والعربدة بين مجموعاتهم قبل أن تبدأ المباراة بمدة. ومع العلم أن الشجار العنيف مع الطرف المعارض الآخر قد أصبح من طبيعة المشجعين البريطانيين كما يظهر، فقد كان من الغباء المطبق أن يخصص لمجموعة من فريق جوفنتس جزءاً مجاوراً لمشجعي فريق ليفربول. ومع أنه كان هناك منطقة محايدة بين المجموعتين، إلا أن السوق السوداء البلجيكية

باعت بطاقات اشترى بعضها البريطانيون. قام مؤيدو ليفربول بترك المكان المخصص لهم إلى المنطقة المحايدة وهاجموا مشجعي فريق «جوفنتس» بعد أن تسللوا عبر الحواجز وانتزعوا قطعاً معدنية ليستعملوها كأسلحة.

وقد دفع هذا الهجوم بمشجعي «جوفنتس» إلى الجدران الأسمنتية لأحد السطوح الذي كان أحدها غير آمن مما جعله ينهار والناس فوقه. وقد تجمعت الشرطة بهراواتهم فوق الجدران المنهارة مما زاد من ارتباك الجمهور وهلعه. وهرب المشاهدون عبر الملعب حيث كان الشجار لا يزال مستمراً وحيث قتل من جراء سقوط الأشخاص والحطام فوق السطوح تسعة وثلاثون شخصاً. وانقضت خمس وأربعون دقيقة قبل وصول الاغاثة الطبيعة أي في وقت كان الوضع فيه خارج السيطرة أو الانقاذ. وبين الذين قتلوا كان هناك ثلاثة وثلاثون ايطالياً أحدهم عمره عشر سنوات. والبريطاني الوحيد الذي قتل كان زائراً عارضاً يحضر مباراة للمرة الأولى. أما مؤيدو ليفربول فقد واجه ثلاثة وعشرون منهم تهماً جنائية في بلجيكا ومنعت النوادي البريطانية من الاشتراك في المباريات الأوروبية.

وبدأ أحدث الفصول من الكوارث البريطانية في ١٥ نيسان (إبريل) ١٩٨٩. لقد كان يوماً ربيعياً مشمساً ودافئاً. فنادي ليفربول كان من المقررَ أن يلتقي «نوتنغهام فورست» في الكأس نصف النهائي للأندية. وكان مقرراً للمباراة أن تجري على أرض محايدة هي ملعب هيلزبورو في شافيلد حيث نادي «شافيلد ونداي فوتبول». وكان قد سبق للفريقين أن لعبا في الملعب نفسه وفي الظروف نفسها. وكانت المباراة ذات شعبية ومن المقدر أن

يحضرها ٥٤٠٠٠ مشاهد. وكان من المنتظر أن تكون المباراة جيدة والتسلية ممتازة. وكان حضور الشرطة كثيفاً واتخذت الاحتياطات كافةً كي يصل المشاهدون إلى المدينة وينتقلوا إلى الملعب بأقل ما يمكن من الهرج والمرج. وكانت احتياطات الأمن التي ترافق جميع المباريات تتسم بالتنظيم المشابه للعمليات العسكرية. ورغبت الشرطة أن لا تحدث أية مشاحنات بين مشجعي الفريقين خارج الملعب، كما أن لا تباع التذاكر بواسطة السماسرة غير المرخص لهم ما يؤدي إلى اختلاط طرفي المشجّعين في الداخل.

وكان من المقرر أن تبدأ المباراة في الساعة الثالثة بعد الظهر. وكان من عادة الشرطة أن تحول دون تأجيل المباراة إلا في الحالات الاستثنائية كالظروف التي يؤدي فيها الطقس الرديء إلى تأخير وصول المشجعين. إذ أنه في حال تأخير بدء المباراة، فإن نقل المشاهدين إلى المدينة وبالتالي إلى خارجها قد يتغير ويزعج بالتالي السكان المقيمين.

وكان هناك بعض التعاطي للكحول عندما فتحت الحارات أبوابها في الصباح، إلا أن أكبر المشاكل التي واجهتها الشرطة كانت دخول المشجعين إلى الحدائق بصورة غير مشروعة للتبول. ومع أن الأبواب فتحت باكراً فقد لوحظ أن قليلين من مشجعي ليفربول كانوا قد دخلوا إلى المدرج. فعند بوابة شارع «لاينغز» خلف المدرج الغربي الذي خصص قسم منه لمشجعي ليفربول، لم تكن الشرطة ذات الحضور الكثيف مضغوطة لتسرع في تفتيش المؤيدين الداخلين إلى ذلك المدرج، للتأكد من عدم وجود المشروبات والأسلحة. وكان للمدرج عدة أقسام تفصلها عن

بعضها البعض أسلاك حديدية مثبتة على إطارات فولاذية. وكانت هذه الفواصل تسهل نظرياً للشرطة والموظفين توزيع الجماهير، وكذلك عزل المشاغبين والحيلولة دون ازدحام الحركة وبالتالي محاولة الفرار الفجائي. وعند الظهيرة قررت الشرطة أن تكون الأقسام كافةً في المدرج الغربي مخصصة لجميع المشجعين منذ البداية، أي أنهم لن يحشروهم خصيصاً في أي منها ويترك الخيار لذوق المشجعين ورغبتهم.

وعند الساعة الثانية بعد الظهر أي قبل ساعة من بدء المباراة كانت الأقسام المخصصة لمشجعي فريق «نوتنغهام فورست» تمتلىء بسرعة، بينما بقي المدرج الغربي نصف ممتلىء. وكانت بعض

إن أسوأ اضطراب بين الجمهور حصل أثناء مباراة كرة القدم تحول بالتالي إلى شغب نجمت عنه خسائر في مستوى خسائر أرض معركة. ففي العام ١٩٦٦ كانت الأرجنتين والبيرو تتباريان «حبياً» في ليما عاصمة البيرو. وكان معظم الجمهور وعدده ٤٥٠٠٠ من البيرويين، وبما أن النتيجة كانت ١ ــ صفر لصالح الأرجنتين فإنهم انزعجوا قبيل نهاية اللعبة عندما أبطل الحكم احتساب هدف للبيرويين يؤدي إلى التعادل بين الفريقين. وغزا المشجعون أرض الملعب لضرب الحكم إلا أن الشرطة ردتهم. وتتابعت الغزوات وأوقف الحكم اللعبة ما أدى إلى هجوم من قبل الحشد الغاضب وإلى هرب اللاعبين والحكم إلى غرفة الألبسة، بينما كانت الشرطة تحاول مجابهة الحشد بالمسدسات والغاز المسيل للدموع. واندفع إلى الخارج ٤٥٠٠٠ متفرج مرتعب وغاضب يدوسون ويسحقون المئات. أما الناجون خارج المدرج فقد مضوا في الهياج والنهب والتكسير وإشعال الحرائق. وبانتهاء ذلك كان قد قتل ثلاثمئة وجرح خمسمئة.

الأقسام فارغة تقريباً وإن يكن القسمان اللذان يحملان الرقمين ثلاثة وأربعة ويقعان مباشرة خلف المرمى أكثر امتلاءً. ومن المداخل ذات الأبواب الدوارة علمت الشرطة أنه تم استلام ١٢,٠٠٠ بطاقة مع أن العدد حينئذ يجب أن لا يقل عن ٢٠,٠٠٠. ففي مكان ما كانت هناك أعداد كثيرة من مشجعي ليفربول وكان الوقت يمضي ما يجعل من الصعب دخولهم قبل بدء اللعب.

وفجأة أخذ الجمهور في الخارج يزداد بسرعة كبيرة. وأصبحت الساحة بين المداخل والبوابات الرئيسية شديدة الازدحام، ولقي رجال الشرطة الراجلون والفرسان صعوبة في التحرك. وكانت الشرطة لا تزال تعتقد أنه بالإمكان إدخالهم جميعاً في الساعة الثالثة بعد الظهر، وكان رئيس الشرطة الضابط داكنفيلد يرى أن بدء المباراة لن يتأخر.

وبينما كان الجمهور يزداد خارج البوابات الدوارة، كان المشجعون الذين دخلوا يتدافعون للدخول إلى القسمين رقمي ثلاثة وأربعة. وكان الازدياد خارج البوابات الدوارة أكثر مما يمكن تصريفه. وكانت الشرطة الراجلة محشورة إلى درجة منعتها من السيطرة وأصبح رجالها قلقين، إذ أن الجمهور ملأ الساحة حتى البوابات الخارجية وامتدّ حتى الطريق. وباقتراب بدء المباراة، فقد بعض المؤيدين الذين كانوا محجوزين مزاجهم المعقول وغضبوا وأحيطوا. وأصبحت مجموعات الشبان التي وصلت مصممة على حضور بدء المباراة وأخذت تشق طريقها إلى الأمام. وأخذت هذه القوة الدافعة تزداد تدريجياً كالمياه في السدّ وأخذ بعض النسوة والأطفال يغمى عليهم. ولم يكن في مقدور الشرطة أن تحد من ذلك، فاللجوء إلى القوة قد يحدث مجزرة في تلك المساحة الضيقة. ولم يتمكن رجال الشرطة من التفتيش عن الكحول



ولد يقف على عكازات قرب فتحة مرمى مدرج الفيلد بعد كارثة هيلزبورو

والأسلحة إذ أنهم كانوا يحاولون يائسين إدخال القادمين إلى المدرجات. وعند الساعة ٢,٤٥ كان هناك خمسة آلاف في حشد ضخم أمام البوابات الدوارة. وكان الداخلون يتجهون ضاغطين إلى القسمين الثالث والرابع.

وبما أنهما كانا ممتلئين تماماً فإن صفاً أخذ يتشكل أمامهما ويحول دون توجه المتفرجين إلى الأقسام الأخرى. وعند ذلك كان الوضع يميل ليصبح مأساة مخيفة. ويا ليت بدء المباراة تأجل ريثما يتم التمكن من استعادة السيطرة على الوضع. إلا أن الساعة كانت تتك والذين يصلون إلى الخلف يندفعون بأنانية دون أن تكون لديهم أية فكرة عما يمكن أن يؤدي إليه عملهم هذا.

وكان وضع الحشد سيئاً إلى درجة أن الشرطي المسؤول اعتبر

أن السيطرة قد فقدت وطلب من الضابط «داكنفيلد» فتح البوابة القريبة من الأبواب الدوارة كي يمكن الجمهور من الدخول وإلا فإن أحدهم سيقتل بالنتيجة. ولم يقبل ذلك اكنفيلد حالاً وأخذ يؤجل قراره بينما كان الوضع يتدهور. وبعد أن وافق وفتحت البوابة في الساعة ٢,٥٢ بعد الظهر دخل ٢٠٠٠ من المشجعين عبر البوابة في خمس دقائق. وربما كان بعضهم لا يحمل بطاقات. وبعضهم اتجه شمالاً أو يميناً إلى الأقسام الجانبية، إلا أن معظمهم اتجهوا بصورة مستقيمة محاولين الدخول إلى القسمين الثالث والرابع اللذين كانا قد أصبحا الآن مصيدتين للموت. وفي المقدمة بمحاذاة الشريط كان الناس لا يستطيعون التنفس.

وعندما نزل الفريقان إلى ساحة الملعب اندفع الحشد إلى الأمام ما زاد الضغط القاتل في مقدمة القسمين الممتلئين. وكان الآن كثيرون يصرخون مستنجدين كي تفتح المنافذ في المقدمة ليتمكنوا من إنقاذ أنفسهم، لكن صرخاتهم ضاعت في التهليل ولم تتمكن الشرطة من تبيان تحريك الأيادي من الغرق. وكانت الشرطة مؤهلة ومدربة للتعامل مع الاضطرابات. وعندما فتح المنفذ للقسم الثالث عنوة أقفلوه ظناً منهم أنه كان غزواً للملعب، ومنعوا خروج أولئك الذين كانوا يحالون النجاة. وقد نجا بعض المحظوظين وأجبروا على التوجه إلى الحظائر الجانبية. وحاول آخرون تسلق الأسلاك المعدنية للوصول إلى الملعب، إلا أن الشرطة أعادتهم. وكان معظم الذين تعرضوا لعملية السحق غير آبهين باللعبة، فسواعدهم كانت ملتصقة بأجسادهم وكانوا مشدودين إلى الحواجز أو المنافذ أو إلى بعضهم البعض، كما أن آخرين سقطوا أرضاً. وكان أولئك الموجودين في المؤخرة مستمرين بالاندفاع إلى الأمام كي يشاهدوا المباراة.

وفي الساعة الثالثة والدقيقة الرابعة بعد الظهر شاط بروسلي من فريق «ليفربول» الكرة التي أصابت عارضة مرمى فريق «نوتنغهام». واندفع الجمهور في المدرج الغربي نتيجة توقعاته وهيجانه إلى الأمام كالموج ما أدى إلى تهدم أحد الحواجز المانعة الذي كان يحول دون تدفق الزخم القاتل في القسم الثالث. وكثيرون سقطوا مع ذلك الحاجز ولم يتمكنوا من الوقوف مجدداً.

كما أن الأمور كانت في المستوى السيىء نفسه في القسم الرابع. فضغط الزخم لم يتوقف. وأولئك الذين ديسوا وسحقوا كانوا على شفير الموت، وكان خلال الأربع دقائق يتعرضون لتلف أدمغتهم بسبب عدم توفر الأكسجين وبالتالي إلى الموت. أما رجال الشرطة الذين كانوا يعتقدون حتى هذه الساعة أن هناك هجوماً عنيفاً على ساحة الملعب، فأدركوا الحقيقة. وقد اقترح الشرطي المسؤول على الضابط داكنفيلد إيقاف المباراة ودون أن ينتظر جواب اقتراحه ركض إلى الملعب، وأمسك بالحكم نفسه الذي أوقفها فوراً. وكانت الساعة الثالثة والدقيقة الخامسة بعد الظهر عندما كان عدد القتلى قد بلغ خمسة وتسعين.

وعند فتح المنافذ في مقدمة القسمين، كانت هناك كومة من الأجساد أمام القسمين الثالث والرابع. وكانت المنافذ مزدحمة بالجثث وبالذين هم قيد الموت أو الجرحى، ما اضطر الشرطة إلى فصل الجثث عن بعضها. وكان رجال الشرطة مشوشين

في آذار (مارس) ١٩٧٦ تحطمت حافلة معلقة تنقل ثلاثة وأربعين متزلجاً بعد أن سقطت في مجرى نهر جاف قرب «كافاليس» في شمالي إيطاليا بسبب انقطاع السلك المعدني. ونجت فقط فتاة عمرها أربعة عشرة عاماً.

ومشدوهين ولا يعلمون ماذا عليهم أن يفعلوا. وكان أولئك الذين استدعوا للمساعدة يعتقدون أن مهمتهم هي مكافحة الشغبَ. إلا أنهم جمدوا بسبب ما شاهدوه: الجثث زرقاء من جراء الاختناق، أفواههم مفتوحة وعيونهم جاحظة، وقد تقيأوا وأصابهم سلس البول. وكان الجمهور يخرج من البوابات بأعداد كبيرة ويقف بعضهم للمساعدة، ما زاد الفوضى. كما أن آخرين كانوا يسقطون ويزيدون من هول المجزرة. واستدار آخرون نحو الشرطة يرفسونهم ويصقون عليهم أو يشتمونهم متهمينهم بالتسبب بالكارثة. وفي الأمكنة كافةً كان المصورون الصحافيون وهم يجثون لتصوير الضحايا والجرحى يحشرون أنوفهم عن قرب دون رادع أو ضمير ما أعاق عمليات الإنقاذ.

ومن بين الضحايا كان هناك ثلاثة فوق الخمسين من عمرهم، أما الأكثرية فقد راوحت أعمارهم بين العشرين والتاسعة والعشرين. وكانت بين هؤلاء سبع نساء، وجميع القتلى ماتوا بالاختناق. كما أن أربعمئة كانت جروحهم خطرة. لقد كانت مأساة نجمت عن سلسلة من الأخطاء. ومع أن الشرطة اتخذت قرارات غير حكيمة إلا أن اللوم يقع أيضاً على الجمهور الذي أظهر أنانية مقيتة وعدم مبالاة. وما حدث لم يكن سيناريو جديداً. ففي العام ١٩٤٨ سحق ثلاثة وثلاثون شخصاً حتى الموت في بلدة «بولتون» في لنكاشير في حالات مماثلة، إذ قام الجمهور في الخارج عند بدء المباراة باقتحام الملعب بعد أن هدموا الجدار وأزالوا الحواجز ودخلوا على مقاعد المتفرجين في الداخل. عندها أيضاً اصطدمت تلك القوة التي لا تقاوم بأجسام ثابتة، ما أدى إلى عواقب مميتة.

سباق فاستنت لليخوت

جرى هذا السباق للمرة الأولى عام ١٩٢٥ وأصبح بسرعة أحد الأحداث الرياضية الرئيسية في العالم. فللسباق مسار طوله خمسمئة وثلاثة وسبعون ميلاً، إذ تنطلق اليخوت من «كوز» في جزيرة وايت إلى جنوبي إيرلندة وصخرة فاستنت ومن ثم تعود إلى الشاطىء الإنكليزي في بليموث في مقاطعة دافون. وفي السباق الثامن والعشرين عام ١٩٧٩ كان هناك ثلاثمئة وثلاثة مراكب من مختلف الأحجام ومن إحدى وعشرين دولة، وعدد أطقمها في حدود ٢٥٠٠. وفي ١١ آب (أغسطس) أبحروا باتجاه إيرلندة خلال طقس من أسوأ ما مر على الساحل البريطاني. وذكر بعض الناجين من أنه كان أسوأ من الأعاصير التي سبق أن مروا بها في أماكن أكثر غرابة. فالمراكب تعرضت لرياح عاتية وأمواج بارتفاع خمسين قدماً. وتمكنت بعض الزوارق الأصغر، كانت تطفو كأعواد الثقاب وقد انقلبت رأساً على عقب وغالباً ما كانت تغرق. والأطقم الذين لجأوا إلى قوارب النجاة وواجهتهم البرودة وفضلوا أن يتمسكوا بحطام سفنهم عوضاً عن اللجوء إلى القوارب المنفوخة غير المستقرة. وتميزت خدمات الإنقاذ والمتسابقون بأعمال بطولية متكررة. ومن جراء ذلك غرق فقط خمسة عشر شخصاً. إلا أنه من أصل الثلاثمئة وثلاث سفن التي بدأت السباق وصلت فقط أربع وثمانون.

١١

تحت ظلال البركان

غضب البراكين

البركان عبارة عن ثقب أو فتحة في قشرة الأرض يندفع من خلالها إلى سطحها خليط من الغازات والصخور بحرارة عالية ممزقة في اندفاعها السطح الذي يتحول إلى الشكل المخروطي المألوف. وفي العالم مناطق معروفة بنشاطها البركاني، ومعظم عنفها يكون عند أطراف الشرائح التكتونية، أي تلك المتعلقة بتشوّه أديم الأرض وأشكاله، وحيث تتلاقى أجزاء من القشرة الأرضية بعضها ببعض. وهذه الشرائح تهتز باستمرار، وعلى عمق أربعين ميلاً من سطح الأرض تنصهر الصخور اللينة وترتفع بتأثير زخم القوى الاحتكاكية الهائلة. وهكذا تنبعث أراض جديدة. فقد ولدت جزيرة «سيرتسي» قرب شاطىء إيسلندا بهذه الطريقة. فبعد عدة أيام من ثوران بركاني تحت الأطلسي، تشكل حرف من اليابسة وارتفع من البحر في ١٥ تشرين الثاني (نوفمبر). واستمر الثوران لعدة أشهر وجدت في نهايتها جزيرة مساحتها ميل مربع فقط وفي أعلاها بركان ضخم.

ومن الصعب أن يكون الإنسان منطقياً عندما يجابه بركاناً غاضباً. وكانوا في السابق يعبدون البراكين كالآلهة. فإذا كان البركان ناشطاً فإنه إله عنيف، وإذا كان هادئاً فهذا يعني أنه من الممكن إرضاؤه وأنه سيستمر بالسماح للناس بأن يعيشوا ويعملوا فوق منحدراته، طالما أنهم يقدمون التبجيل للجبل البركاني. وفي عصرنا هذا، عندما ثار بركان «مونت اتنا» في صقلية صلى الناس متضرعين وقف السائل الملتهب، كما أن كثيرين من السكان الذين اضطروا لمغادرة منازلهم تركوا للبركان تقديمات من الطعام آملين إرضاء جوعه الواضح.

وربما يكون أعنف ثوران والذي أثّر بعمق على مجرى الحضارة، هو ذلك الذي حصل منذ أكثر من ثلاثة آلاف سنة على الجزيرة اليونانية «ثيرا» شمالي جزيرة كريت. وهناك فقط جزء صغير يبرز فوق الماء مما كان سابقاً جزيرة «ثيرا». فقد كان هنالك بركان بارتفاع ٥٠٠٠ قدم حول الجزء المتبقي والذي يشرف بشكله الهلالي على خليج كبير. وعندما ثار (البركان) بعمق اختفى نتيجة عنف الانفجار تاركاً فوهة عمقها ١٣٠٠ قدم. وكان هذا هو الانفجار الذي قال علماء التنقيب عن الآثار فيما بعد إن له علاقة باندثار مدينة المينويين القديمة والتي كانت تتسم بالثقافة العالية. فهذا الشعب على الشاطىء الشمالي لجزيرة كريت قد امحى عن سطح الأرض خلال دقائق معدودة عندما أغرق قراه شلال من الماء ارتفاعه مائتا قدم. وما بقي من المينويين توزع في مختلف الأنحاء. وقد قيل إن غيوم الرماد البركاني ربما تكون وصلت إلى مصر، وكان لها دورها الفعال في الظلام الدامس حينئذ من بين لعنات النبي موسى التي حلت بالفراعنة. كما قيل إن للانفجار صلة

بخرافة «أطلنتيس» وقصة الجزيرة المفقودة والتي كانت مركزاً لمدينة مندثرة.

جبل فيزوفياس

كان لسكان مدينة نابولي النامية على الشاطىء الغربي لجنوبي إيطاليا علاقة طويلة مع بركانهم المحلي الذي يظل أشهر براكين التاريخ. ولا يزال البركان ناشطاً بعد ٢٠٠٠ سنة من أشهر ما قام به عندما أحرق ودفن مدينتي بومباي وهركولاينوم. وفي المنطقة المحيطة هنالك عدة فوهات صغيرة للجبل الضخم، وإحداها، «سلفاتارا» الفوهة المنخفضة التي يمكن أن يصل إليها الجمهور ليلتف حول بحيرة فوارة من الوحل الكبريتي ما يعتبره تجربة نادرة. ويقع على مسافة قصيرة البركان الصغير الساكن في جبل (نوفو) الذي ثار منذ مائتي عام وأدى إلى تبخر القرية بكاملها والتي كانت قد شيدت بصورة متفائلة على قمته. وتنبعث في المنطقة روائح الكبريت.

كان بركان فيزوفياس ناشطاً منذ عشرة آلاف عام أو ما يزيد، إلا أنه في زمن الرومان كان ساكناً لعدة قرون، ولم يظن الناس أنه قد يكون مصدر تهديد. وقد انتشرت حوله وعلى منحدراته البلدات وكان خليج نابولي يعتبر مكاناً شعبياً للسياحة. ثم انفجرت قمته عام ٧٩ قبل الميلاد.

وكانت بلدة بومباي قد أصبحت الوسط التجاري والزراعي للمنطقة وعدد سكانها يقرب من ٢٠,٠٠٠. وقد دفنت البلدة تحت حجر الخفان البركاني الذي خفف من حرارة الحمم المندفعة. وفي الجهة المقابلة من الجبل دفن الوحل بلدة هركولاينوم. ونسي

الناس البلدتين وسكانهما المدفونين مدة ١٥٠٠ عام. وفجأة اكتشف الباحثون عن الكنوز خرائب هركولاينوم عام ١٧٣٨. واكتشفت بومباي بعدها بعشر سنوات. وقد أذهلت الاكتشافات العالم الثقافي وأيقظت اهتمامه بالحضارة والعمارة الكلاسيكيين وأصبح الموقعان مثيرين. وقد دلت الحفريات الواسعة أن قسماً كبيراً من البلدتين كان تقريباً سليماً، حتى إن وجبات الطعام كانت كذلك عندما غمرتها الحمم والوحل والرماد. وقد اكتشف في بومباي أكثر من ٢٠٠٠ هيكل عظمي، حتى أنه أمكن وضع قوالب جفصين فوق ما تبقى منها. وقد أعادت هذه الموديلات عالماً في لحظة الوفاة. فالرجال والنساء والأولاد والحيوانات ظهر أنهم عملوا بعجلة ووضعوا أيديهم والأقمشة فوق أفواههم ليتفادوا الغازات السامة التي كانت تصلهم بغزارة من حجارة الخفان.

وأشهر ما كتب عن انفجار البراكين كان في هذا التاريخ، وذلك ما ذكره الكاتب الروماني «بلاني» الأصغر عن موت أبيه، فوالده كان عالماً طبيعياً متحمساً مهتماً أكثر من اللزوم بالظواهر الطبيعية ويقدم عليها دون خوف. وأثناء سياحة كان يقضيها في بلدة «ميسانم» في خليج نابولي، لفتت انتباهه غيمة هائلة ترتفع فوق الجبل، وبعد ذلك بقليل علم أن إحدى صديقاته قد حوصرت في منزلها فاستقل مركباً وأبحر عبر الخليج إلى بلدة «ستابيا» لإنقاذها. إلا أنه لم يعد وهلك مع آلاف آخرين في خضم الرماد وحجارة الخفان والحريق والأوحال. وفي اليوم التالي غادر ابنه مع عائلته بلدة «ميسانم» التي كانت قد اهتزت وتأرجحت كالورقة. كما غادر البلدة حشد كبير من السكان المحليين.

«وفاجأنا الظلام ليس كما يفعل عندما تكون السماء غائمة أو

عندما يختفي القمر، بل كأننا في غرفة مغلقة دون أي ضوء. كان يمكنك أن تسمع صراخ النساء وبكاء الأطفال وصيحات الرجال. بعضهم ينادي أولاده وآخرون أقرباءهم وآخرون أزواجهم ويحاولون معرفة بعضهم البعض بالإجابات الصوتية. أحدهم يندب مصيره وآخر مصير عائلته. بعضهم يتمنى الموت خوفاً من الموت وآخرون يتضرعون إلى الآلهة. إلا أن معظمهم اقتنع بأنه لا وجود للآلهة وأن هذه هي الليلة الأخيرة التي كنا نسمع عنها وينتهي العالم.. وسقط فوقنا وابل من الرماد وكان علينا الوقوف للتخلص منه وإلا كان قضي علينا ودفنا..» ومنذ العام ١٦٣١ وفيزوفياس يثور ويتسبب بالضحايا. وهو يرسم انفجاراً آخر في المستقبل القريب.

كراكاتوا

يبرز ثوران جزيرة كراكاتوا في الباسيفيك عام ١٨٨٣ أفضل وثائق الكوارث الطبيعية، إذ أنه من أكثر مظاهر القوة التي شوهدت تخريباً. فوفاة ٣٦٠٠٠ قد تظهر ما حدث مرعباً؛ إلا أن شدة القوة كانت بالدرجة التي تظهر أن الرقم المذكور هو متواضع نسبياً. فالانفجارات الأخيرة ظنوا على بعد ٢٠٠٠ ميل أنها أصوات عالية للمدفعية كما أن الانفجار هز أماكن في أستراليا تبعد ٣٠٠٠ ميل. فحمم المواد التي قذفت باتجاه السماء كانت ثلاثة عشر ميلاً مربعاً، منها أربعة أميال مكعبة في الجو في شكل غبار رفيع ظهر في مشهد مذهل بلونيه الأخضر والأحمر عند الغروب في أوروبا وأمريكا الشمالية لعدة أشهر. وكانت كراكاتوا عبارة عن عدة جزر صغيرة في مضيق سوندا بين جافا وسومطرا. وكان طول أكبرها خمسة أميال.

في تشرين الثاني (نوفمبر) عام ١٩٨٥ ماتت بلدة «الميرو» المزدهرة في جمهورية كولمبيا بسبب البركان المسمى «نيفادو دل رويز». فثوران هذا البركان ذي الفوهات الثلاث والذي علوه ٥٤٠٠ متر كان صغيراً، إلا أنه أذاب ثمان بالمئة من الثلج فوق قمته الواسعة مما نتج عنه نهر من الأوحال طمر منازل البلدة. ومن بين القتلى وعددهم ٢٥٠٠٠ كان هناك ٨٠٠٠ طفل. ومن بين هؤلاء الصغيرة «أمرايا سانشيز» البالغة اثني عشر عاماً والتي عم العالم خبر محاولتها اليائسة لإنقاذ حياتها. فقد جثمت مدة ثلاثة أيام على جسد خالتها القتيلة وتحملت الأوحال التي غمرتها حتى رقبتها عندما كانت محاولات إنقاذها مستمرة. إلا أنها ضاعت في غيبوبة وماتت وهي تقول «إن الله يدعوني».

وفيها ثلاث فوهات مخروطة هي «راكاتا» و«داتان» و«بربو واتان». وشمال الجزيرة الكبيرة كانت هناك ثلاث جزر صغيرة، والجزر الأربع غير مأهولة. وكانت البراكين تعتبر منطفأة منذ زمن بعيد، إذ أنها ثارت للمرة الأخيرة منذ قرنين. وفي أيار (مايو) عام ١٩٨٣ عادت إلى نشاطها وأرسلت غيمة من الدخان واللهب إلى ارتفاع سبعة عشر ميلاً وأمطرت المحيط المجاور بحجارة الخفان. وبادىء الأمر كان الثوران المستمر مذهلاً وهادئاً ما حدا علماء كثيرين للإسراع بدراسته. وقد أحسوا بالجمال الخلاب كما وصفه أحدهم:

«من وسط الأرض السوداء والمهجورة والتي هي مثال على العدم ارتفع عمود قوي من الدخان ذي جمال لا يوصف، واتجه نحو البحر بقاعدة عرضها عشرات من الأمتار. واندفع العمود إلى ارتفاع ثلاثة آلاف قدم بصوت قوي كالرعد..»

واستمر الثوران في هذا المستوى لبضعة أسابيع كانت قد تفتت

خلالها معظم فوهة «بربو واتان». ولما ظهر أنه ليس هناك من تهديد حقيقي للحياة في المنطقة المجاورة، كما ليس هناك من تصاعد في جزيرة كراكاتوا، فإن الاهتمام ضعف جداً. وفجأة في أواخر آب (أغسطس) أخذ الثوران ينمو مهدداً بالغاً حداً كبيراً في ٢٦ و٢٧ آب (أغسطس). ولم يكن هناك شهود عيان لما حدث للجزر خلال تلك الأيام، إذ أنه في الساعة الواحدة بعد ظهر الأحد في ٢٦، حدثت سلسلة من الانفجارات واستمرت لثلاثة أيام منيرة المنطقة فوق مضيق سوندا. والسفن التي كانت تمر عن بعد كانت تشاهد الوميض الذي يكتنفه الظلام. أما ما تبقى من «بربو واتان» فقد طار بعيداً عن الجزيرة الأم. وقد دون قبطان أحد المراكب الذي كان فقط على بعد عشرة أميال عندما انفتح الجحيم ما يلي في سجله:

«.. إن سقوط الرمال والصخور الذي يعمي الأبصار والظلام الدامس فوقنا ومن حولنا الذي كان يضيئه لمعان متواصل وانفجارات كراكاتوا المستمرة برعودها جعلت وضعنا مخيفاً للغاية.. فسلاسل من النيران كانت تصعد وتهبط بين السماء وكراكاتوا بينما في الجنوب الغربي كانت هناك باستمرار كرات من اللهب الأبيض. والريح.. كانت ساخنة وخانقة كبريتية..».

ذهبت كراكاتوا إلى براثن الموت في السادس والعشرين. وكانت قد لفظت جميع الصخور التي انصهرت في جوفها تحت الأرض، إلا أنها كانت لا تزال تقذف الانفجارات. وبدأت فجوة تتشكل وأخذت كراكاتوا تنهار على نفسها مع ما رافق ذلك من ناريات نقلت رماداً سماكته ثلاثة أقدام على المركب الذي كان يبعد عنها عشرة أميال، وسخنت التجهيزات النحاسية إلى درجة لم تعد تسمح بلمسها. وتعرض جميع أفراد الطاقم إلى شحنات

كهربائية. وكان لصوت الانفجارات صدى حول العالم، ودارت موجات الصدم حول الأرض سبع مرات. وفي انفجار خيالي عند الساعة العاشرة قبل الظهر في السابع والعشرين اختفت ثلاثة أرباع كراكاتوا تحت البحر. وأحدثت عند اختفائها دوامة ضخمة نتجت عنها أمواج بارتفاع مئة قدم امتدت إلى شواطىء جافا وسومطرا. وفي بلدة ميراك صعد السكان مئة وثلاثين قدماً إلى قمة أحد التلال هرباً من المياه التي كانت تصل إلى ذلك الارتفاع. فالبلدات والحقول والتلال والغابات غمرها البحر، وقليلون من السكان المحيطين تمكنوا من النجاة. وكل ماتبقى من الجزيرة الرئيسية في كراكاتوا كان نصف الفوهة المخروطية المسماة «راكاتا». اثنتان من الجزر الصغيرة زاد حجمهما أما الثالثة فقد اختفت بكاملها.

في العام ١٩٢٧ أظهر اهتزاز تحت الماء وصول مولود البركان وفي العام التالي صعد «طفل كراكاتوا» فوق سطح الماء وهو بركان ارتفاعه مئة قدم. وإن يكن لا يزال طفلاً إنما أمامه حياته المديدة.

مونت بيلاي وسوفرير

يعتبر ثوران مونت بيلاي دليلاً على ما لدى الطبيعة من أسلحة، فسلاحها المخيف هو «الغيمة الملتهبة». ويكون هذا عندما تندفع

الساعة ٨,٣٢ صباحاً ــ واشنطن ــ الولايات المتحدة ١٨ أيار (مايو) ١٩٨٠، ثار بركان أمريكا المدلل في جبل سانت هيلانز ملعلعاً بدرجة ٤,١ على مقياس ريختر. وقد قذف البركان ميلاً ومكعباً من التراب والرماد في الجو وتسبب في تهديم واسع مدمراً مئات الأميال من الغابات ومالئاً البحيرات بالأنقاض.

بقوة الضغط الهائل الصخور في باطن الأرض وتصطدم بنقطة ضعيفة في مدخنة البركان. فجدار المخروط في الفوهة يتفجر لعدم تحمله مثل هذه القوة. وهكذا تنزلق المواد المذابة ذات الحرارة العظمى يرافقها الغبار والبخار الغازات السامة وتحرق كل ما في طريقها. وليس عليها إشعال النار لتقتل، فالحرارة تشوي الجميع.

وفي عام ١٩٠٢ كانت سانت بيار أكبر بلدة والميناء الرئيسي على جزر المرتينيك في البحر الكاريبي. وكانت موطناً هادئاً ذا شوارع ضيقة ومتعرجة ومنازل طريفة قديمة الطراز. وعلى بعد خمسة أميال إلى الشمال يقع جبل بيلاي الذي يعني «الجبل الأقرع» والذي كان خامداً منذ زمن طويل. وداخل فوهته على ارتفاع ٤٥٠٠ قدم كانت بحيرة. كانت المنطقة ذات مناظر خلابة ومركزاً مرغوباً للتنزه.

وفي أوائل نيسان (ابريل) ١٩٠٢ بدأ لعلعته على منحدر الجبل يرافقها الدخان، ولم يهتم أحد بهذا. وكانت هناك ارتجاجات أرضية خفيفة ثم بعد يومين انفجار خفيف، أسقط رماداً على البلدة. وظهر مخروط جديد على فوهة أخرى في مونت بيلاي وتشكلت بحيرة من المياه الكبريتية. وازدادت الاضطرابات سوءاً وخاف الأهالي وقلقوا وأقفل كثيرون منهم منازلهم وهربوا. أما السلطات فقد ارتكبت خطأً روتينياً للحيلولة دون ذعر السكان وطمأنتهم بأنه ليس هناك من خطر. واستمرت تؤكد بأنه لا مبرر للذعر حتى عندما أخذت البحيرة الجديدة في الغليان وفي قذف مجرى من الوحل وصل إلى البحر وأحرق معملاً للسكر ونجمت عنه أمواج في الخليج أغرقت بعض أقسام البلدة. وازدادت لعلعات البركان ضجيجاً، وفي ٧ أيار (مايو) كان صداها يتردد في منطقة

البحر الكاريبي. واستفاق أيضاً على جزيرة سانت فنسنت المجاورة بركان «لا سوفريير» الذي كان خامداً أيضاً بعد أن سمع ضجيج أخيه. واندفع من فوهته عمود من البخار بارتفاع ٣٠,٠٠٠ قدم ثم بلغ انفجاره الأوج المرعب الذي جرف كل ما صادفه في طريقه وقتل ١٥٠٠. وهذا الانفجار المجاور هدأ من روع سكان سانت بيار الذين ظنوا خطأً أن الكارثة التي كانوا يترقبونها قد حلت في مكان آخر. فبعد ذلك بقليل، وفي الساعة الثامنة من صباح ٨ أيار (مايو) أصبح مونت بيلاي في وضع حرج وتفتت قمته إلى أجزاء. فقد انطلقت «الغيمة الملتهبة» بسرعة تفوق ١٠٠ ميل في الساعة وبحرارة ٢٢٠٠ درجة وأبادت بلدة سانت بيار، وسكانها في دقيقتين لا غير.

لقد نجا فقط اثنان من السكان البالغ عددهم ٣٠,٠٠٠ ودمر تدميراً كاملاً كل منزل في الجوار وتفتّت الجدران الحجرية. وبعد ذلك بعده ساعات كانت الحرارة التي ولدها الرماد في درجة عالية جداً ما حال دون اقتراب المراكب من الميناء. وقد وصف أحد ضباط مركب «روريما» البعيد عن الجزيرة ما حدث كما يلي:

«لقد تمزق جانب البركان وانهمر باتجاهنا جدار صلب من اللهب. وكان الصوت كأنه صادر عن ألف مدفع. وكانت موجات اللهب حولنا وفوقنا كأنها وهج البرق. وكانت كزوبعة من النيران تدحرجت على بلدة سانت بيار... وعندما كانت كتل النيران تنزل إلى البحر كانت المياه تغلي وترتفع غيوم من البخار. لقد نجوت بعد أن ركضت إلى غرفة النوم وخبأت نفسي تحت السرير...».

أما ذكريات الاثنين الأحياء من البلدة فهي شبيهة بذكريات

هيروشيما. وبعد الظهر عندما هدأ البركان وصل كاهن فرنسي بقارب إلى الميناء ووصف كما يلي ما تبقى من سانت بيار:

«خرائبها تمتد أمامنا يغطيها الدخان والرماد، إنها حزينة وصامتة ومدينة موتى. إننا نشاهد الأهالي هاربين أو عائدين ليبحثوا عن الموتى. لا يشاهدون أحداً. ليس هناك أحياء في هذه الصحراء القاحلة التي يكتنفها الصمت المخيف...».

١٢

السيناريو النووي

استعمال الطاقة النووية

لقد انتاب العالم خلال السنوات الخمسين المنصرمة هاجس الكارثة النووية. فروبرت أوبنهايمر رئيس فريق «مشروع مانهاتن» الذي صنع القنبلة الذرية، لم يكن يمزح عندما عاين مكان التفجير الأول، عندما استشهد بكتب الديانة الهندوسية قائلاً: «والآن هل أصبحت أنا الموت مدمراً العالم...».

خلال سنوات الحرب الباردة اقترب العالم جداً من المحرقة في مناسبات عديدة أكثر مما أعلن عنه. فقد أعلن وزير الخارجية الأمريكي جون فوستر دالاس عام ١٩٥٦ أن الولايات المتحدة كانت على شفير حرب نووية في ثلاث مناسبات خلال الأعوام الثلاثة المنصرمة. وقد استمر التهديد في الستينيات والسبعينيات وكاد خطأ بسيط أن يؤدي إلى نتيجة لا يمكن تصورها. ففي ٦ حزيران (يونيو) عام ١٩٨٠ عمل بصورة خاطئة كمبيوتر داخل الشبكة النووية الأمريكية في مقر قيادة الدفاع الأمريكية الشمالية

في جبال الشايان في كولورادو. فقد أخطأ الكومبيوتر وأنذر الأمريكيين بأن هجوماً صاروخياً سوفياتياً يتجه نحوهم. انتظرت قاذفات ب ـ ٥٢ المحملة بالأسلحة النووية مدة عشرين دقيقة في ساحة وقوف الطائرات ومحركاتها تعمل، مع أن الإنذار الخاطىء تم اكتشافه بعد ثلاث دقائق. وكان الإنذار المذكور هو الثاني خلال ثلاثة أيام. ولا بد أن نشعر الآن بالطمأنينة عندما يمضي الموظفون الموجودون على عمق بضعة آلاف من الاقدام تحت جبال الشايان حالياً وقتاً أكثر لرصد مهربي المخدرات عوضاً عن التخطيط لحرب نووية. أما الخطر الملموس فهو من الاستخدام «السلمي» للطاقة النووية. فالمولدات النووية هي قنابل موقوتة وكان لتسرب الاشعاعات الذرية نتائج طويلة الأمد تأثيرها معلوم جزئياً.

والمؤشر الأول على ما يخبئه المستقبل كان في مركز «وندسكيل» في «كمبريا» على الشاطىء الانكليزي عام ١٩٥٧ عندما أخطأ خبراءٍ يعملون على التحكم بعملية في المركز، ما أدى إلى موجة من إشعاعات الغبار الذري. وقد أخلي المكان من العمال. وجرت عدة محاولات لتبريد قضبان اليورانيوم في المفاعل التي كانت قد ارتفعت جداً درجة حرارتها، كما استدعت فرق الدفاع المدني تطويق المنطقة. وقد قذفت الرياح معظم الغبار نحو البحر ناقلة التلوث إلى الأسماك وبالتالي إلى طعام الإنسان. وعبر السنوات التي تلت تعرض السكان إلى حالات من السرطان وإلى اكتشاف إشعاعات في غددهم الدرقية.

وبعد التاريخ أعلاه بعشرين عاماً وتسربات «ثانوية» وأحداث أخر، جرت في المفاعل النووي المسمى «ثري مايل ايلند» في هاريسبورغ في بنسلفانيا والذي يعتبر بعد شرنوبل أسوأ حوادث

السلم النووية. ففي آذار (مارس) عام ١٩٧٩ أدى خطأ إنساني وصمامات لا تعمل مجتمعين إلى أن يتعرض للهواء قلب المفاعل الذي ينتج الانشطار، علماً بأنه يجب أن يبقى مغموراً بالماء. فقضبان الاشعاع الذري العالي والتي تؤلف قلب المفاعل أصبحت في وضع «الذوبان»، ما أفرز كميات كبيرة من الغاز الاشعاعي. وكان هناك خوف واضح أن تنفجر تلك الفقاعة المتنفخة من الهيدروجين الاشعاعي والذي حجمه ثمانية وعشرون قدماً مكعباً أو أن يؤدي ذلك إلى «الذوبان» الكامل. ومع أن المسؤولين حاولوا التخفيف من ذعر الجمهور فقد كان هناك تهديد بأن تمحي كارثة نووية سكان واشنطن عن سطح الأرض، فقد أجلي السكان كافة من دائرة قطرها خمسة أميال كما نصح آخرون بالبقاء في منازلهم. فقد حاول الاخصائيون إنقاص حجم فقاعة الغاز إلى ١,٣ متر مكعب في نهاية اليوم الثالث وأن يكونوا تمكنوا فقط بعد عدة أسابيع من الإعلان بأن الخطر قد زال.

في ٥ نيسان (ابريل) ١٩٨٦ باشرت مجموعة من المهندسين النوويين الروس برنامج اختبارات على المفاعل النووي في شرنوبل في الاتحاد السوفياتي على بعد ثمانين ميلاً شمالي كييف في أوكرانيا. وعندما أقفل المفاعل للاختبارات كان مستوى الطاقة فيه قد انخفض بنسبة عشرين بالمئة عن الحد المستقر المسموح به كضمان للسلامة. وأدى عدم الاستقرار هذا إلى تموج في القدرة فتت قضبان الوقود النووي إلى أجزاء صغيرة من السراميك المرتفع الحرارة. وهذا أدى إلى تبخر الماء مما نجم عنه انفجار عنيف شقق المفاعل، وشب ثلاثون حريقاً. واللهب بطول ثلاثين متراً خلق جحيماً لم تتمكن من إخماده شجاعة رجال الاطفاء الذين فقد

كثير منهم حياتهم فيما بعد بسبب التسمم بالاشعاع الذري. فالمفاعل المتشقق والمشتعل وصلت حرارته بداخله إلى ٢٠٠٠ درجة فهرنهايت وقذف في الجو مئة مليون وحدة إشعاعية وإن يكن ابتعد قليلاً عن وضع «الذوبان». وقد استخدمت المروحيات لإخماده بإسقاط ٥٠٠٠ طن من الرمل والتراب والكيماويات. وبعد الكارثة أزيلت ودفنت الطبقة الترابية العليا عن ٦١٧,٣٥٠ فداناً من الأراضي. ومع أن الاشعاع انتشر فوق أوروبا، إلا أن السلطات السوفياتية في بادىء الأمر رفضت الاعتراف بما حدث. أما المنطقة نفسها فلم تُخل إلا بعد ست وثلاثين ساعة من الكارثة. وبقي سكان شرنوبل نفسها وعددهم ٤٠,٠٠٠ في منازلهم وتسمموا لمدة ستة أيام. ولم تقدِّر أي من الحكومات الأوروبية مدى التلوث. ففي بريطانيا وبعد سنتين من شرنوبل تم الاكتشاف أو الاعتراف بأن المزارع على الهضبات الشمالية كانت مشبعة بالاشعاعات وأن الجمهور كان لعدة سنوات يستهلك منتجات ملوثة بكثرة. أما تقدير الهيئات السوفياتية عن تأثير ما حصل فقد كانت منخفضة بشكل مضحك: واحد وثلاثون قتيلاً وألف متضرر جسدياً وربما ٦٠,٠٠٠ يمكن أن يموتوا بالسرطان بعد سبعين عاماً. أما المصادر الغربية فتقدر أن الضحايا هم ٢٥٠,٠٠٠ تقريباً بالإضافة إلى الأضرار غير المعلنة للزراعة والبيئة. ومؤخراً اعترف الرئيس السابق غورباتشيف أن الأرقام التي أعلنها الروس تقديراً لأضرار شرنوبل هي جزء بسيط مما حدث فعلاً.

١٣

وسائل التدمير

الأعاصير

العواصف الاستوائية هي أعاصير حلزونية أو أعاصير هوائية دوارة أو أعاصير ممطرة أو أعاصير تيفونية إذا ما زادت سرعة الريح المرافقة عن ٧٥ ميلاً في الساعة. فالعواصف في المحيط الأطلسي تسمى إعصاراً بينما تلك في الباسيفيك فتدعى تيفون. ومنشأ هذه العواصف غير معروف بالضبط، إلا أنها تنطلق من مجموعة من الرياح الشرقية ومن السطح الساخن للمحيطات. وأكثر العواصف تنشأ في البدء في المنطقة الاستوائية التي تسمى منطقة «الرياح الساكنة» وهي تتحرك بين فصل وآخر وتنتشر قرب خط الاستواء. وتنتج عن صعود الهواء الرطب والدافىء في المحيط غيوم ممطرة وبالتالي انخفاض في الضغط الجوي. وتتشكل حول هذا الضغط المنخفض رياح دوارة ذات دوامات من الغيوم الممطرة التي يمكن أن ترتفع إلى ٤٠,٠٠٠ قدم وبقطر مئتي ميل. وتتحرك العواصف بسرعة ١٥ ميلاً في الساعة وتتجه في نصف الكرة الشمالي إلى الشمال الغربي وفي نصف الكرة الجنوبي إلى الجنوب الغربي

ترافقها رياح مدمرة وأمطار جارفة، بالإضافة إلى الأمواج العاصفة التي يمكن أن تنشأ عنها. وأبناء العم الصغار والشياطين لوسائل التدمير هذه هم «الأعاصير القمعية» التي تكون أيضاً أقماعَ هواء حلزونية. وتنشأ هذه فوق اليابسة وليس فوق البحر ويكون قطرها أصغر بكثير وتحصل أعنف الأعاصير القمعية كما يعلم أولئك الذين شاهدوا فيلم «ساحر أوز» فوق منطقة السهول الكبيرة في الولايات المتحدة وكذلك في روسيا واستراليا، فهي إحدى عجائب الطبيعة. ونادراً ما يكون متوسط اتساعها أكثر من أربعمئة متر إلا أنها ترتفع أحياناً إلى مسافة ميل واحد ويكون اتساعها ضئيلاً عند القاعدة. فهي عبارة عن أعمدة من الرياح يمنحها شكلها ما تحمله من الأغراض التي تمتصها أقماعها الكبيرة التي تصل الأرض بالسماء. فهي تلتف وترتفع وتنزل كالأفاعي. فالريح تدور لولبياً داخل القمع بسرعة ٥٠٠ ميل في الساعة، وعندما تصادف قاعدة العمود أي غرض فإنها تمزقه إلى أجزاء. والضرر الذي تحدثه يمكن أن يكون من الغرابة محلياً. فالأغراض والأشخاص على مسافة قريبة من طريق «الاعصار القمعي» يمكن أن لا يمسهم أي سوء. وترافق هذه الأعاصير عواصف كهربائية مرعبة مع برق عشرين مرة في الثانية. ويمكن أن ينتج عن إعصار قمعي صغير طاقة كهربائية تفوق ما تنتجه الولايات المتحدة. ولهذه الأعاصير القدرة الواقعية لاقتلاع المنازل. فأحدها اقتلع برج كنيسة ونقله إلى مسافة خمسة عشر ميلاً. وقد نقل بعض المنازل الخشبية التي يفضلها سكان المروج إلى مسافة ميلين.

الأعاصير المطرة والدوارة والقمعية والتيفون

تحدث الأعاصير المطرة والتيفون موسمياً، فالأعاصير المطرة تحدث بين حزيران (يونيو) وتشرين الأول (اكتوبر). وقد حدث واحد من أسوأ الأعاصير في التاريخ في منطقة البحر الكاريبي عام ١٧٨٠. فقد ضربت الجزر، ثمانية أعاصير ذات قوة هائلة كانت ثلاث منها خلال الأسابيع الثلاثة الأولى من شهر تشرين الأول (اكتوبر). والاعصار الأول الذي ضرب ميناء «سافانا لامار» في جامايكا كان في الثالث من الشهر، وقد دفع بأمواج ذات حجم مخيف أغرق البلدة. وفي العاشر من الشهر وصل إلى الكاريبي «الاعصار الكبير» الذي ضرب جزيرة باربادوس برياح بلغت سرعتها ١٥٠ ميلاً في الساعة، ولم يبق في الجزيرة أكثر من عشرة منازل. وتوزع من الجزيرة إلى عدة جزر أخرى بعد أن تسبب بمقتل عشرين ألفاً في طريقه. أما الإعصار الثالث فقد حدث بعد ذلك بقليل واشتهر بتحطيم الأسطول الاسباني بقيادة الاميرال سولانو الذي كان في طريقه لمهاجمة البريطانيين في ميناء بنساكولا والذي كان يخطط لهذا الهجوم منذ مدة، إلا أن فرحه الوحيد كان تسمية الاعصار باسمه. والتيفونات في الباسيفيك وآسيا هي أكثر حدوثاً وانتشاراً. ففي خليج البنغال حيث أعنف العواصف الاستوائية في العالم يسمون التيفونات خطأً الأعاصير الدوارة. وهذه الأعاصير هي التي تضرب عادة بنغلادش التي تقع في أعلى الخليج والمعرضة أكثر من غيرها لذلك. وكان أحد الأعاصير هذه هو الذي تسبب عام ١٩٧٠ بإنشاء هذه الدولة التي كانت في حينه جزءاً من الباكستان. ففي ليل ١٢ تشرين الثاني (نوفمبر) ضرب الموج الهائل الجزر المنخفضة على الشاطىء وأغرق أكثر من

٢٠٠,٠٠٠ شخص وهدم الأبنية وقتل المواشي، ثم تراجعت الأمواج نحو البحر ومعها ضحاياها. وبعد الكارثة واجه سكان بنغلادش المرض والمجاعة.

وقد حدث الاعصار قبيل الانتخابات. ودل عدم اكتراث حكومة الباكستان بما ترتب عن المأساة وقلة كفاءتها في توزيع المساعدات الدولية، على قلة اهتمامها بفقراء خليج البنغال. وأدت نتائج الانتخاب إلى نجاح حزب راديكالي هو رابطة عوامي التي حققت بدورها الانفصال والاستقلال.

١٤

الفيضانات والحرائق

المياه الهائجة

يعتبر الحريق في الأماكن الضيقة من ألد أعداء الإنسان، بغض النظر عن الحرائق الكبيرة التي تتحرك كجدار عبر الأراضي أو التي تلتهم مدينة بأكلمها. إلا أنه يمكن التحكم في أغلب الأحيان بالنيران التي قد تحرق نفسها أيضاً وتتوقف. لكنه ما من شيء يمكن أن يخمد قدرة مئات البلايين من أطنان المياه الهائجة. وقد تستغرق الفيضانات عدة سنوات ليهمد تأثيرها. وهناك نوعان من الفيضانات أحدها النوع الطارىء كالذي يسببه مثلاً إخفاق أحد السدود والنوع الثاني المد ـ جزري الذي يحدث عندما تفيض بعض الأنهر وترتفع المياه فوق ضفافهما بسبب الأمطار أو نتيجة للأمواج العالية.

طوفان جونزتاون

في ٣١ أيار (مايو) ١٨٨٩ دخلت جونزتاون في بنسلفانيا في الولايات المتحدة عالم الأساطير الأمريكية كبلدة أزالها فيضان عن

الخريطة. فعلى بعد اثني عشر ميلاً من البلدة وعلى ارتفاع بضع مئات من الاقدام من موقعها، كان هناك سد وخزان «سوث فورك». وقد أصبح الخزان ضمن شبكة القنوات في بنسلفانيا وتحول إلى ناد خاص للصيد وصيد الأسماك. وكان طوله ثلاثة أميال تقريباً. ويعتبر أكبر خزان في البلد. ولم يكن بناء هذاالخزان الترابي في المستوى المطلوب، وقد سبق أن رشح وتسرّبت منه المياه. وقد أعيد بناؤه، إلا أن المقطع الوسطي منه لم يحتو للمرة الثانية على الحجارة أو المواد الصلبة كما أنه لم يحتو على أنابيب للتصريف. ومن المؤسف أن الفتحات التي تسمح بمرور المياه الفائضة كانت قد سدّت لتحول دون فقدان الأسماك. وكان سكان جونز تاون الذين سبق أن تعرضوا لفيضانات خفيفة من قبل جد قلقين من الخطر الكامن.

وفي شهر أيار (مايو) هطلت أمطار غزيرة. وبعد يومين من الانهمار الاستثنائي أخذ السدّ يتعرض لضغط شديد. وكانت هناك فيضانات في بعض أنحاء المنطقة ما أدى إلى قلق المسؤولين عن السدّ. وقد حفروا سواقي وأبرقوا محذرين سكان البلدة. وقد قلق

يجري نهر الأندس والغانج في آسيا عبر مناطق جبلية وهما معرضان للانسداد بواسطة سدود الصخور الطبيعية وبما يحملانه من مخلفات أخرى. وفي فصل الشتاء ١٨٤٠ ـــ ١٨٤١ انهار منحدر جبل نانكو بربات وسقط في نهر الأندس العلوي الذي كان قد سبق وانسد بالمخلفات الطبيعية، ما شكل بحيرة عمقها تسعون ياردة وطولها أربعون ميلاً. وقد رفعت مواد الانزلاق مستوى المياه فوق الانسداد السابق وشكل ٢,٥ بليون ياردة من المياه شلالات بارتفاع سبعة وعشرين قدماً غمرت كتيبة كانت تعسكر في أسفل الجبل.

السكان إلا أنهم استمروا في عملهم. وبعد ظهر يوم الواحد والثلاثين تصدّع السدّ واتسعت الثغرة وبدأ الفيضان في ترحاله عبر وادي «كونمرغ» إلى جونز تاون غامراً عدة قرى بجدار مائي ارتفاعه خمسة وعشرون قدماً وسرعته ٥٠ ميلاً في الساعة. وأثناء انحداره إلى أسفل الوادي بصوت كالرعد المتواصل اقتلع ودفع في طريقه المنازل والمصانع وعائلات وغابات بأكملها. وقد استغرق تفريغ الخزان بكامله أربعين دقيقة فقط كما أفاد شخص كان يقف في نقطة فوق مسار الفيضان. وكان وصفه التالي: «لقد ارتعبت عندما تطلعت إلى أعلى الوادي. والمنظر كأنه غابة تتجه نحونا. فهنالك جدار هائل من المياه تزأر وتسحق ما في طريقها ممتلئة بأشجار الجبل. إنها كتلة متساقطة هائلة من الأشجار.. لقد كان الخراب الذي لا تستطيع أية هيئة بشرية الحيلولة دونه. لقد مر الفيضان فوق المنازل والأشخاص ودفنهم بصورة نهائية».

وكانت جونزتاون أكبر المستوطنات في الوادي وقد أصبحت مستنقعاً، فكثير من أبنية البلدة مشيدة بالحجر إلا أن ذلك لم ينقذها. فقد تهدمت بأكملها عندما اجتاحها الموج العارم بما يحتويه من الحطام. لقد فوجىء السكان بما حصل وقضى خلال ثوان قليلة على ٢٢٠٠ منهم دفنتهم المياه إلى الأبد. لقد كان الفيضان عنيفاً إلى درجة أنه حمل الحطام عبر الوادي إلى مدينة بيتسبرغ على مسافة خمسة وسبعين ميلاً، وفي جونزتاون أمكن مشاهدة سطحين فقط فوق ماء البحيرة التي غمرت البلدة.

الفيضانات الصينية

عندما نتكلم عن الفيضان «الطبيعي» فليس هناك من مدمرين أعظم من الأنهر التي تجري في سهول الصين الواسعة. ويتربع في

رأس قائمة هذه الأنهر النهران المرعبان «الهوانغ هو» و«النيفتسي». فالهوانغ هو أي «النهر الأصفر» معروف أيضاً باسمي «الخارج عن السيطرة» و«محنة الصين».

وسبب تسميته هو أنه ينقل التراب الأصفر والذي هو خليط من الرمل والطين في رحلته في مرتفعات التيبت عبر سهول الصين الشمالية إلى البحر الأصفر. وتخف سرعة النهر عندما يجري في السهول، وهذا يؤدي إلى ترسب الوحل الذي يملأ المجرى وتفيض المياه فوق الضفتين، ويزداد هذا الفيضان عندما تنهمر الأمطار بغزارة.

وفي عام ١٨٨٩ هطلت أمطار غزيرة في مقاطعة هونان ما أدى إلى هدم السدود والحواجز في مدينة شانغ شو التي غرقت خلال دقائق. فالفيضان الجبار اتجه شرقاً نحو كاي فنغ فهدَمَ ستمئة قرية، واجتاح في السهل تحت كاي فنغ ١٥٠٠ مستوطنة، ثم انتشر في مقاطعة انهواي المجاورة حيث انقضت سنتان قبل تقهقر تأثير الفيضان. وكانت الأضرار جسيمة رافقتها مجاعة، إذ أن هذه المحافظات المنخفضة هي تلك التي تنتج الأرز في الصين. ولم تقتصر المجاعة على المناطق التي تضررت. وقد توفي بسبب الفيضان ما يتراوح بين مليونين وسبعة ملايين نسمة.

وتكررت الكارثة عام ١٩٣١ عندما فاض نهر الهوانغ هو مجدداً وقتل ما يقرب من أربعة ملايين نسمة. وبعد ذلك يبضع

عام ١٩٦٣ سقطت كتلة هائلة من الأرض في البحيرة الواقعة فوق سدّ فيا مونت في إيطاليا ما نتج عنه أمواج ضخمة تساقطت من أعلى السدّ وأغرقت ٢٦٠٠ من الذين كانوا يعيشون في الأسفل.

سنوات عاد النهر الجبار إلى هياجه وارتفع فوق ضفتيه تاركاً خلال رحلته البالغة ٢٩٠٠ ميل ما لا يقل عن عشرة ملايين دون مأوى. وليس هناك من يقاوم النهر الأصفر الذي غالباً ما يبدل مساره دون رادع. ففي منتصف القرن الماضي بدل مصبه شمالاً بمقدار مئتين وخمسين ميلاً.

وكأن ما ذكر أعلاه ليس كافياً. فنهر الينغتسي أيضاً غمر بطوفانه المناطق الداخلية في الصين، فهو أطول أنهرها إذ يجري ٣٤٠٠ ميل ويصل داخل الصين بالمحيط الباسيفيكي. وعلى مجراه عدة مناطق مجهزة بالسدود والحواجز إذ أنه يجري فوق مستوى السهول التي تنتج الأرز. ويتصل بالنهر سبعة آلاف ميل مربع من البحيرات التي يظن أنها تشكل خزاناً في حالة الفيضان. لكن ذلك لا يستطيع الحيلولة دون تأثير تحول الأمطار الغزيرة إلى سيول.

وفي أيلول (سبتمبر) ١٩١١ فاض الينغتسي وغمر مقاطعات هونان يوبي وانهواي وكذلك مدينة شنغهاي. وقد غرق ما يقرب من ١٠٠,٠٠٠ ومات ١٠,٠٠٠ جوعاً. وفي عام ١٩٥٤ كان معدَّل المطر قياسياً خلال قرن كامل ما أدى إلى فيضان النهر الذي أغرق مساحة هي ضعف مساحة ولاية تكساس الأمريكية بجدار من الماء ارتفع ما يقرب من مئة قدم. وقد غرق ٤٠,٠٠٠ في مساحة سبعة وعشرين ألف فدانَ.

حريق لندن الكبير

يبقى الحريق الذي دمر الوسط القديم لمدينة لندن عام ١٦٦٦ أحد أشهر الكوارث. ومع أن عدد الضحايا كان قليلاً نسبياً إلا أن الحريق استحوذ على ذاكرة الأجيال المتتابعة. وقد حدث في أعقاب مرض الطاعون مستهلكاً مدينة متعفنة بالموتى والمشرفين على

الموت. وفي الوقت نفسه فقد نظف الحريق كما دمر. فمن جرائه ولدت لندن الجديدة.

ففي الواحد من أيلول (سبتمبر) بدأت النيران في قرن «كينغ» في شارع بودينغ قرب جسر لندن. ولم تكن قد أمطرت منذ أسابيع، وكانت المنازل الخشبية جافة وقابلة للالتهاب. وانتشر اللهب بسرعة تدفعه رياح شرقية قوية، في الشوارع والأزقة المتعرجة المكتظة بالمنازل التي كانت تبرز إلى الأمام وكادت طوابقها العليا تتصل ببعضها البعض عبر الممرات القذرة المزدحمة. ولم تثمر الجهود التي بذلها أفراد «الفرق الدلوية» لإخماد الحريق. ففي صباح اليوم التالي كان قد انهار ثلاثمئة منزل وتحولت إلى هياكل محترقة. واستولى الهلع على السكان الذين حاولوا الهرب من المدينة وسدوا بالتالي الطرقات كافة، ما جعل من العسير معرفة مدى الحريق الهائل ومحاولة القيام بأي عمل لإيقافه. فالأجراس قرعت والعربات تحطمت وهرب الناس إلى نهر التايمز محاولين الهرب بالقوارب، وأولئك الذين لم يدفنوا حاجياتهم رموها في

قد يحصل الجحيم الشاهق. ففي شباط (فبراير) عام ١٩٧٤ بدأ حريق في بناية «جولما» في سانت باولو في البرازيل، وهي ناطحة سحاب تجارية مشيدة من مواد غير قابلة للاحتراق. وبدأت النيران في الطابق الحادي عشر وعزلت ستمئة وخمسين شخصاً. وبما أن النار امتدت إلى الأعلى فإن الهاربين منها أصبحوا على ارتفاع لا يسمح بإنقاذهم إذ أن سلالم الانقاذ لم تستطع الوصول إليهم. وكان هناك خيار وحيد خارج الاحتراق حتى الموت ألا وهو الانتحار بالقفز إلى الأسفل. وقد أمكن التحكم بالنيران بعد أربع ساعات. وخلال تلك الفترة لقي مئتان وعشرون شخصاً حتفهم.

النهر آملين استعادتها فيما بعد. ومما فاقم الفوضى وصول آلاف السواح من القرى المجاورة والذين قدموا لمشاهدة الكارثة. وأشهر ما كتب عن الحريق سجله كاتب اليوميات صموئيل بابيز الذي كان وزيراً للبحرية. فقد ذهب إلى برج لندن ليطلع على الاجراءات المتخذة وشاهد من هناك أن المنطقة كافة الواقعة إلى الشمال مني جسر لندن كانت تشتعل وأن الجسر المكتظ بالمنازل قارب أن يحترق. وقد قفل عائداً ليطلع الملك شارلز الثاني «الملك المرح» الذي أمر بأن تزال المنازل كافة من طريق النيران في محاولة إيقافها في نقطة معينة. وقد أخذ المكلفون بذلك تنفيذ الأمر مستخدمين أعمدة مجهزة بخطاف لتمزيق العوارض ثم يستخدمون أحصنة للجر إلا أن النيران اجتازت ذلك. وفي الرابع من أيلول (سبتمبر) كان نصف لندن قد أصبح خراباً. ويقال إن الملك شوهد يمرر دلاء الماء لإطفاء الحريق. كما أن بعض المنازل فجرت بالمتفجرات كمحاولة لاحتواء النيران. وسرت إشاعات بأن أصوات الانفجارات كانت عبارة عن غزو فرنسي مما زاد الهلع. والمدينة التي كان يغادرها المهجرون كان يملؤها سكان الريف لتجارة الشاحنات والعربات التي كانوا يؤجرونها أو يبيعونها بنصف قيمة البضائع التي ينقلونها. أما منطقة كاتدرائية سانت بولس القوطية الفخمة التي هي مركز تجمع الأهالي ومنذ عهد قريب المركز الرديء السمعة، فقد وصلت إليها النيران وكان الملك شارلز الثاني قد أمر مؤخراً بإعادة تأهيلها وكانت الكاتدرائية الضخمة الشاهقة محاطة بالسقالات التي انهارت عندما أحرقت النيران الأعمدة والعوارض الخشبية. أما الكميات الوافرة من الرصاص فوق السطوح فقد ذابت إلى درجة الغليان واندفعت من جوانب السطوح كالماء ما أدى إلى انهيار الكاتدرائية الضخمة.

وكانت كاتدرائية سانت بولس آخر ضحايا الحريق الرئيسية. فالحريق هدد برج لندن وإن يكن لم يصل إليه. وقد أمكن في النهاية السيطرة عليه عندما بقي من لندن خمسها فقط. وبالفعل فإن الأبنية الحكومية كافة تهدمت مع ١٣,٠٠٠ من المساكن الخاصة. ومن الغريب أن ستة أشخاص فقط ماتوا من جراء الحريق إلا أن مئات الألوف أصبحوا دون مأوى. ومن جراء ما حدث فإن افرنسياً مخبولاً يعمل كساعاتي ويدعى هيوبرت اعترف بأنه البادىء بإشعال الحريق عمداً. وقد شنق فوراً وقبل أن يدرك أحدهم بأنه لا يمكن أن يكون فعل ذلك إذ أنه لم يكن في انكلترا عند حصول الحريق. إلا أن التفكير بأن ما حصل هو ارهاب مقصود ظل سائداً. وكان كثيرون كبش المحرقة واتهموا: الهولنديين لأن

يحول الحريق المسارح إلى مصايد للموت. وفي أيامنا هذه تقتضي القوانين أن تكون كل بوصة من القماش مصنوعة من مواد وغير قابلة للاحتراق. وقد دلت عدة حوادث مخيفة على ما يمكن أن يترتب عن عدم التقيد بالقوانين. وفي عام ١٩٠٣ شب حريق في مسرح «ايروكويز» الفخم والمبني حديثاً في شيكاغو أثناء الحفلة الصباحية لتقديم مسرحية موسيقية كوميدية. وكان معظم الحضور من النساء والأطفال الذين توفي منهم ستمئة واثنان. وقد بدأ الحريق عندما سقطت شرارات مصباح كهربائي غير محكم الاغلاق. وأشعلت هذه شرارات طرف الستارة القابلة للاحتراق. وقد هرب الممثلون من مخرج وراء المنصة فاندفع من الباب المفتوح تيار هوائي أحدث لسان لهب في كامل الستارة القابلة للاحتراق امتد إلى الصالة المزدحمة بالمتفرجين. وكانت التجهيزات والأدوات كافة داخل المسرح قابلة للاشتعال: المقاعد المخملية الكبيرة والبرادي

انكلترا كانت في أحد حروبها التي لا تنتهي مع هولندا، والفرنسيون الذين لم يثق الانكليز بهم بالرغم من قربهم من انكلترا، فهم كانوا يتكلمون لغة غريبة، والكاثوليك الذين كانوا كبش فداء لا بد منه لمعظم ضربات القدر. وفي عام ١٦٧٧ أقيم نصب في المكان الذي انطلق منه الحريق. وقد حمل العمود الذي بلغ ارتفاعه مئتي قدم في البداية نقشاً الغي لاحقاً يضع اللوم في حريق لندن على مؤامرة كاثوليكية. وفي العام ١٦٧١ كان قد أنجز الكثير من إعادة بناء لندن.

حريق شيكاغو الكبير

عام ١٨٧١ كان عمر شيكاغو أقل من الأربعين عاماً، إلا أنها خلال تلك المدة القصيرة أصبحت إحدى أكثر المدن حيوية في

والصور والخشب في كل مكان. وكان للمسرح خمسة وثلاثون مخرجاً اثنان وثلاثون منها انسدت. وكان جميع المخارج خلف برادي ثقيلة. ولم يعمل نظاما المرشات والتهوية كما لم يكن أحد من الموظفين قد درب على مكافحة الحرائق. ومما زاد من آثار الكارثة زيادة المقاعد المرخص بها وعددها ١٦٠٢ إلى ١٨٣٠ من جراء جشع الإدارة. وكانت جميعها مشغولة. ولم يتمكن معظم المشاهدين من الخروج من الصالة وتجمعت مئات الجثث عند المخارج التي سدّت أبوابها. ولم يكن ما جاء أعلاه أسوأ حرائق المسارح، فقبل ذلك التاريخ بسبعين عاماً تماماً حدث حريق في مسرح في بطرسبرج أودى بحياة سبعمئة شخص. وبعد بضع سنوات قتل ١٦٧٠ شخصاً في مدينة كانتون في الصين. وفي ٨ كانون الأول (ديسمبر) عام ١٨٨١ بدأ حريق على منصة المسرح المستدير في فيينا وقتل ما لا يقل عن ثمانمئة وخمسين من نخبة مجتمع المدينة وكان ذلك في المئوية العالمية لـ«القصص هوفمان» لاوفنباخ.

العالم وكانت مركزاً مزدهراً لتجارة الماشية والحبوب المرتكزة على السهول المحيطة. وكانت شيكاغو، وطولها ستة أميال وعرضها ثلاثة أميال والتي تحدها من الشرق بحيرة ميشيغان، تتميز بمنازلها الخشبية في الغالب، حتى أن الأرصفة كانت كذلك.

وكان الحريق مصدر خطر يحصل عادة. وكانت المدينة تعتز بأن لديها أفضل مصلحة إطفاء في البلاد مما لم يغن كثيراً، فسكانها كانوا ٣٠٠,٠٠٠. وبالرغم من محركات الاطفاء السبع عشر التي تجرها الأحصنة وعربات الخراطيم الإثنتين والعشرين، فإن امكانات المصلحة لم تكن كافية لمكافة حريق هائل. وكانت هناك بعض مراكز التلغراف في المدينة، إلا أن أكثر ما كانت ترتكز عليه مصلحة الاطفاء كان مراقبة أماكن الحريق بالنظر وكان هذا المركز على سطح قصر العدل الذي كان يشرف على المدينة. وكان صيف وأوائل خريف ١٨٧١ جافين جداً وكانت هناك بعض الحرائق في الأسابيع التي سبقت ٨ تشرين الأول (اكتوبر). وفي السابع من تشرين الأول (اكتوبر) كافحت مصلحة الاطفاء حريقاً لساعات واكتسبت تقديراً بطولياً وشعر أفرادها بأنهم متعبون في نهاية النهار وأنهم يستحقون الاحتفال بنصرهم. وفي أي من الحالتين المذكورتين فإن رجال الأطفاء كانوا إلى حد ما بطيئين في الاستجابة إلى ما حصل في اليوم التالي.

في هذا اليوم دخلت التاريخ الأمريكي بقرة السيدة «أولاري» التي كانت تقطن شارع «دي كوفن» في غربي المدينة حيث يعيش المهاجرون الايرلنديون والألمان. وتقول الاشاعة الشعبية إن البقرة المذكورة دخلت مستودع الحبوب وقلبت قنديل زيت مضاء.

وانتشرت النيران بسرعة من المستودع تدفعها رياح ملائمة

وأحرقت فوراً عدة منازل. وقد حاول أحدهم استخدام صندوق الانذار المجاور إلا أن هذا الأخير لم يعمل. وقد شاهد مركز مراقبة الحرائق النار والدخان لكن ذلك كان بعد نصف ساعة من بدئها. وقد اتصل المركز بمصلحة الاطفاء وأعلمها وإن يكن قد اكتشف بسرعة، أنه حدد لهم المكان الخطأ. ومن سوء الطالع فإنه عندما حاول تصحيح معلوماته رفض عامل التلغراف أن يبلغ الرسالة الجديدة مصراً على أن ذلك قد يشوش رجال الاطفاء.

برهنت حرائق محلات الديسكو والنوادي التي تنطلق في أماكن مزدحمة ذات إنارة خفيفة وتهوية سيئة وفي منشآت غير مرخصة عادة لمثل هذا الغرض، على أنها قد تكون مميتة خلال السنوات الأخيرة. فوفاة الكثيرين نجمت عن استشاق الدخان الصادر عن الأثاث الحديث الذي يحتوي مواد اصطناعية. وغالباً ما تتفاقم المأساة بسبب صغر سن الضحايا. فنادي (٥ ـ ٧) في بلدة سانت لوران ديبون الصغيرة قرب غرينوبل في فرنسا كان فقط عبارة عن حظيرة غير مرخصة وليس فيها مياه أو تليفون أو نوافذ. وكان المخرج الوحيد الباب الدوار الذي هو المدخل في الوقت نفسه. وكان من حسن الحظ عندما وقع عود ثقاب على إحدى الأرائك في إحدى الليالي عام ١٩٧٠، أن الوقت كان متأخراً والنادي كان عندئذٍ نصف ممتلىء. إلا أنه قتل مئة وأربعة وأربعون شخصاً من بين المئة والخمسين الذين كانوا يرقصون، بسبب استنشاقهم الدخان السام. وكانت هناك مأساة مماثلة في مرقص «ستار دست» في دبلن يوم الجمعة في الثالث عشر من الشهر عام ١٩٨١. وكان من المنتظر أن يستمر الرقص إلى اليوم التالي أي عيد القديس فالنتين. وفي الساعة ١,٣٠ صباحاً شق أحدهم أحد المقاعد بسكين وأضرم به النار. واشتعلت القاعة كأنها الجحيم ومات ثمانية وأربعون من المحتفلين الشباب.

وعندما حددت عربات الاطفاء الحريق كان الوضع قد أصبح سيئاً للغاية وأن يكن محصوراً في منطقة واحدة فقط. إلا أن الريح دفعت الحريق الذي امتد إلى عشرين منطقة عند منتصف الليل بالرغم من الامكانات كافة التي استخدمتها مصلحة الاطفاء. وكانت ليلة مظلمة وعاصفة وكان الضوء الوحيد ذلك الذي تنشره ألسنة اللهب المستمرة، وقد انتشر الرعب، وعمت الفوضى. وفي ساعات الصباح الأولى قفز اللهب فوق نهر شيكاغو إلى أحياء الفقراء بأنوارها الحمراء في فرنكلن وجاكسون وكونيلز باتش حيث ذعر السكان المعروف عدد كبير منهم بالسكر، وأعاقوا عمل مكافحة الحرائق. واتجه الحريق شمالاً إلى المنطقة التجارية الرئيسية التي كان يظن بأنها غير قابلة للحريق. وعند الفجر وصلت النيران إلى البحيرة وأحرقت المراكب. وقد روعت سرعة انتشارها الجميع. وكان يظن أنها قد توفر منازل الأغنياء التي يحميها النهر في الجانب الشمالي من المدينة. إلا أنه باكراً في اليوم التاسع طار لوح خشبي محترق فوق الماء وهبط على سطح خزانات المياه التي احترقت فوراً وحرمت رجال الاطفاء من مصادر المياه لإطفاء المنطقة، ولم يكن في استطاعة الناس سوى الوقوف ومشاهدتها تشتعل. وكانت الحرارة ٣٠٠٠ درجة في وسط الحريق الهائل.

واستمر الحريق إلى الليل عندما سقط المطر. وتمكن الناس في اليوم التالي من الخروج ليشاهدوا ما تبقى من شيكاغو. وكان قد دمر وسطها وطوله أربعة أميال وعرضه ميل واحد. أما حصيلة المتوفين فكانت قليلة تتراوح بين مئتين وخمسين وثلاثمئة. ومن الأحياء كانت عائلة «أولاري» التي لم يمس منزلها بسوء. وكان عليهم أن يختبئوا لعدة أيام في علية منزلهم يحاصرهم غوغاء

غاضب يطلب إعدامهم. وكان باتريك أولاري زوج مالكة البقرة محور غضبهم ما اضطره إلى مغادرة المدينة متخفياً. وليس من الواضح فيما إذا كانت البقرة قد سلمت أم لا.

١٥

الدراما البعيدة عن الشاطىء

مآسي منصات البترول

إنها لا تحدث فوق اليابسة أو في البحر. لا تحدث على قارب أو طائرة، بل على عوالم جد صغيرة يصنعها الإنسان تحت أقسى الظروف. فلكوارث منصات البترول صدى خاص. فالضحايا معزولون إلى حد كبير وغالباً ما تكون نجدتهم غير ممكنة.

حدثت أولى الكارثتين الحديثتين عام ١٩٨٠ وذلك عندما انقلبت المنصة «الكسندر كيلاند» في طقس مخيف في بحر الشمال على مسافة مئة وستة وأربعين ميلاً عن مدينة ستافنجر في النروج. وكانت المنصة المذكورة قد بنيت قبل أربع سنوات كمنصة حفر ثم حولت لسكن عمال المنصّة المجاورة «ادا».

وفي شهر آذار (مارس) كانت سرعة الرياح ١٣٠ ميلاً في الساعة وكانت تضرب المنصة وتدفع باتجاهها أمواجاً هائلة. وكان على المنصبة مائتان وثلاثون رجلاً يبيت معظمهم ليلتهم عليها. وكانت المنصة خلافاً لباقي منصات الحفر التي بإمكانها أن تتحرر

وترتفع مع الأمواج في البحار الهائجة، إذ أنها كانت مثبتة بصورة دائمة إلى المنصة المجاورة «ادا». وهكذا فإنها أخذت تتلقى الضربات العاتية. وبالإضافة إلى ذلك فإنها كانت تحتفظ على متنها بهيكل الحفر الذي يزن مئتي طن والذي يجعلها غير متوازنة وعرضة لأن تنقلب. وهذا ما حدث في منتصف الليل. ودون سابق إنذار انحنت فجأة نحو البحر بمقدار خمس وأربعين درجة. وقد علم فيما بعد أن الساق الخامسة التي تركز عليها المنصة كانت قد انكسرت على عمق عشرة أمتار تحت سطح الماء. ولم يكن قد جرى أي اختبار للتأكد من عدم وجود إجهاد أساسي لمعدن المنصة.

وخلال خمس عشرة دقيقة كان قد انقلب رأساً على عقب الهيكل الضخم الذي يزن ١٠١٠٥ أطنان وقذف الرجال النائمين فوق سطحها إلى البحر الشديد البرودة وفقد منهم مئة وثلاثة وعشرون. وقد تبين بعد الكارثة وجود خمس منصات أخرى تشكو من معظم العيوب نفسها.

وأحدث كارثة كانت على متن المنصة «بيبر ألفا» في بحر الشمال ونجمت عن الانفجار والحريق. وكان البعض يرى أن «البيبر ألفا» هي أخطر المنصات في بحر الشمال. فقد بقيت منذ بنائها معرضةً مدة ستة أشهر دون أية حماية ضد المياه المؤكسدة، وذلك قبل تنفيذ أعمال منع التأكسد. وقد أظهرت المعاينات تحت الماء وجود عدة أخطاء هامة. كما حدث انفجار على سطحها وتوفي البعض بسبب الحوادث. وقد جرت محاولة تخريب، ولم تكن تعتبر منصة محظوظة.

في الساعة ٩,٤٥ بعد الظهر يوم ٦ تموز (يونيو) ١٩٦٦؛ حصل عطل رئيسي في نظام وضع الغاز. فقد أخذت شعلة صمام أمان

الغاز تشتعل بشدة وكان لهبها أكبر من المعتاد. وبالرغم من الجهود التي بذلت للتحكم بجريان الغاز، فقد أصبح التسرب كبيراً، وفي الساعة ٩,٥٨ كان معظم العمال يشاهدون فيلماً عندما سمع صوت تمزق معدني تبعه انفجار في ورشة الميكانيك. فقد تسرب المازوت وزاد الاشتعال. وتبع ذلك عدّة انفجارات أتلفت أجهزة الاتصالات في المنصة، وكذلك نظام التحكم. وكان من المستحيل إصدار التعليمات أو التحذير، كما أنه لم يعد بالإمكان تشغيل مضخات إطفاء الحريق. وعندما انتشر الحريق فوق المنصة دون إيقافه لجأ العمال إلى تنفيذ تعليمات السلامة، في غياب أية تعليمات، وتجمعوا في النقاط المختلفة دون أن يكونوا على اطلاع بخطورة الوضع. وأولئك الذين حوصروا داخل المنصة حاولوا عدم استنشاق الدخان كما سكبوا أي سائل وجدوه فوق أجسامهم بغية تلافي احتراقهم. وبعضهم كان قد قضى عليه الدخان. وفي الساعة ١٠,٢٠ مساءً تدفق الغاز بشدة في منتصف المنصة، دافعاً الغاز الهيدروكربوني بمعدل ١٢٠٠ ليبرة في البوصة المربعة. وكان التأثير مدمراً، فقد أحاطت لمنصة كتلة نارية فارتفع اللهب إلى مسافة سبعمئة قدم. ولم يكن أمام العمال من خيار سوى القفز إلى الماء. وكانت بعض مراكب الانقاذ قد حضرت، إلا أن عملها اقتصر على مراقبة الجحيم الحاصل، وفي الساعة ١٠,٥٢ انفجرت باقي أنابيب الغاز المتصلة بالمنصة ونجمت عنها كتلة نارية أكبر من السابقة وأحرقت ملايين الاقدام المكعّبة من النار. وكان الحريق هائلاً إلى درجة اضطرت بعض المراكب إلى مغادرة المنطقة خوفاً من أن تحترق. واستمرت النيران خلال الأيام الأربعة التالية، وقد توفي مئة وسبعة وستون شخصاً من بين المئتين والثلاثين الذين كانوا على المنصة.

16

الكوارث المالية

الجشع المدمّر

هل أدى جشعهم أو شدة أنانيتهم إلى انتصارهم؟ هناك هدف أساسي واحد للغشاش ألا وهو الثراء دون الاهتمام بكيفية الحصول عليه وممن. إنهم واثقون جداً من أنفسهم ولا يتساهلون مع من يملي عليهم ما يجب عمله وما يجب الامتناع عنه كما أنهم لا يهتمون بمن يتضرر من عملهم. وهذا ما يؤدي عادة إلى سقوطهم.

جان دي لوريان

بدأ جان دي لوريان عمله وكان الحظ يبتسم له دائماً. لقد كان مدير عام جنرال موتورز، فهو الصبي المدلل الذي لا يخطىء وهكذا صعد سلم التنفيذيين إلى مكتب المدير العام. ثم اشتهر بعدئذ بسيارة دي لوريان الرياضية (سبور) المجنّحة وبتورطه مع كثيرات من النساء الجميلات. وقليلون شعروا بأنه متجه نحو الكارثة.

ولد في ديترويت «مدينة السيارات» عام ١٩٢٥ وهو ابن

موظف في شركة فورد، سيارات في دمه، كانت عائلته فقيرة وقد صرح مرة بأنه ارتدى البدلة نفسها منذ كان في الثانية عشر إلى أن ترك الكلية. وبعد أن تخرج في الجامعة قرر أن يبيع إعلانات في الصفحات الصفراء في دليل الهاتف، ومشكلته الوحيدة كانت أن شركة ميشيغان بيل للهاتف كانت قد أصدرت الصفحات الصفراء المذكورة وأقامت دعوى احتيال ضد دي لوريان، إلا أنه نجح في التخلص من المأزق بأن أعاد إلى أصحاب العلاقة المبالغ التي تقاضاها منهم.

وبعد تلك التجربة قرر دي لوريان الانتساب كمتدرج في قسم الهندسة في مؤسسة كرايزلر. ثم قام بمهمة محددة لشركة ما كارد لبضع سنوات، ومن ثم التحق بعد إفلاسها بشركة جنرال موتورز. وأصبح بسرعة أصغر مدير عام في البونتياك ثم رقي ليكون مسؤولاً عن شعبة الشيفروليه النامية. وقد تبدلت تحت إشرافه صورة بونتياك من منتج لسيارات السيدات المسنات إلى منتج لسيارات سريعة كثيرة الرواج. فقد أدخل على السيارات عدة ابتكارات هندسية في المحرك ومسّاحات الزجاج الأمامي المخفية وأنتين الراديو داخل الزجاج الأمامي. وعندما كان دي لوريان مسؤولاً عن شعبة الشيفروليه تم إنتاج ما يقارب من ٣,٥ مليون سيارة في العام ـ أي أكثر من أي شركة سيارات أخرى. وتحولت الشركة من انحسار دام عشرين عاماً إلى أكثر السنوات ربحاً وتراءى أن رئاسة جنرال موتورز أصبحت مؤكدة لدى دي لوريان.

وقد استبد في هذا الوقت بدي لوريان الذي كان طويلاً وجذاباً وأنيقاً هاجس الاهتمام بمظهره، وأجريت له عملية لتقويم ذقنه وجعل شكلها مربعاً ودالاً على القوة والعزم وكذلك عملية لأنفه، كما أنه بدل نواحي أخرى في حياته منها طلاق زوجته وعمرها

خمسة عشر عاماً، وأخذ يظهر مع نساء جميلات مثل أرسولا أندرسن وكنديس بيرغين ونانسي سيناترا. ثم تزوج كيلي هارمن ابنة لاعب كرة القدم الشهير وعمرها تسعة عشر عاماً. وقد طلقها دي لوريان فيما بعد ليتزوج عارضة الأزياء المعروفة كريستينا فراري، وعمرها حينئذٍ ثلاثة وعشرون عاماً وهي معروفة كفتاة ماكس فاكتور. وقد أوحى بالقوة والنشاط إلى كل من التقاه وكان من المرموقين في صناعة السيارات لمصداقيته. وقد كتبت مجلة «أوتونيوز» عندما ترك جنرال موتورز قائلة: «الآن أكثر من أي وقت مضى تحتاج الصناعة إلى حيوية وأسلوب دي لوريان». ومع ذلك فقد قال آخرون إن دي لوريان أخذ يخبو عقلياً ونفسياً منذ أصبح مسؤولاً عن الشيفروليه وأنه متورط في صفقات مشبوهة. وفي هذا الوقت أخذ يستثمر مبالغ كبيرة في العقارات ومنابع النفط وفرق كرة القدم. وقبل أن يصبح رئيساً للشيفروليه كان دي لوريان يعتبر بديناً، إلا أنه عندما بدأت تصل المخابرات الهاتفية من هوليود إلى هذا الرجل لاقوي إنتابته نزوة الاهتمام بصحته ونقص وزنه ٤٠ ليبرة.

وفي عام ١٩٧٣ ترك دي لوريان جنرال موتورز. والاشاعة تقول إنه أرغم على الاستقالة لأنه كان يتقاضى رشاوى من بائعي سيارات الشيفروليه. ويقال إن الإدارة العليا في جنرال موتورز أخذت تتخوف من تسريب المعلومات حول التصاميم الجديدة والمشاكل مع البائعين وخطط الإنتاج وازدياد غرابة أطوار دي لوريان. وبعد تكليف تحر خاص لملاحقة التسريبات تبين أن مصدرها كان دي لوريان نفسه. وبعد مواجهته بالمعلومات المتوفرة هدد الصبي اللامع سابقاً بالبوح عن وثائق تضع الشركة في مأزق حرج. وأخيراً تم الاتفاق على أن يستقيل دي لوريان من جنرال

موتورز لقاء عمولة مليون دولار من سيارات الكاديلاك في فلوريدا.

وبعدئذٍ حاول دي لوريان الاستعاضة عن استقالته بعدة أعمال تجارية أخرى، وفشل إذا أن كثيراً منها انتهى بمقاضاته أو باستفسارات بعدة أعمال تجارية أخرى وفشل إذ أن كثيراً منها انتهى بمقاضاته أو باستفسارات حول أخلاقه التجارية. وكان أول هذه الأعمال التجارية لدي لوريان بالاشتراك مع اثنين من أخوته شركة «غراند بري المحدودة» التي كان لها امتياز سكك سباق سيارات بحجم علبة الكبريت في أنحاء الولايات المتحدة كافة. وانتهى هذا المشروع بإعلان إفلاس الشركة في تشرين الثاني (نوفمبر) عام ١٩٧٥ وبمقاضاته من قبل أحد الأخوين. وقد اتهم أصحاب الشركة بالاحتيال من قبل الأشخاص الذين خدعوه واشترى بضاعة من «غراند بري» بمبلغ ١٠٠,٠٠٠ دولار.

ومن ثم جاء دي لوريان بفكرة صنع سيارات «سبور» ذات مقعدين تتميز بالدرجة الأولى بأن أبوابها تفتح نحو الأعلى كالأجنحة، عوضاً عن أن يكون ذلك نحو الخارج كما أن يكون لها عدد وافر من تجهيزات الأمان. وبالمناسبة فلم تكن هذه الفكرة قد عرضت للمرة الأولى. فقبل ذلك بعام حاول أحدهم في فيلادلفيا ويدعى مالكولم بركلين أن يصمم ويصنع ويبيع سيارة مماثلة، إلا أن محاولته فشلت بعدما تبين أن السيارات المذكورة كانت ملأى بالمشاكل. وفي عام ١٩٧٥ أنشئت مؤسسة «دي لوريان للسيارات الرياضية» بمخطط بيع خمس وثلاثين سيارة بسعر ١٠٠,٠٠٠ دولار لكل منها. وبعد أن واجه صعوبات شتى في إيجاد مكان لبناء المصنع لهذه الغاية، قامت الحكومة البريطانية برئاسة جيمس كالاهان وقدمت مكاناً في مدينة بلفاست لهذه

الغاية كدعم من قبلها. ولم تحقق الحكومة البريطانية في ماضي دي لوريان أو تستفسر عن أسباب استقالته من تحمله مع جنرال موتورز التي كانت تدفع له ٧٠٠,٠٠٠ دولار سنوياً. وكان هدف المشروع تأمين فرص العمل الملحة في المدينة الإيرلندية المكافحة والتي هي إحدى أفقر المناطق في أوروبا. وقد أبرمَ دي لوريان اتفاقاً مع البريطانيين الذين دفعوا سبعة وتسعين مليون دولار كان ثلثها هبة مع وعد بعشرين مليون دولار إضافية إذا استطاع المشروع تأمين فرص العمل المطلوبة. ولم تحصل الحكومة البريطانية ثانية على أي من المبالغ التي دفعتها. ففي عام ١٩٨٠ وظف دي لوريان ١٠٠٠ شخص وكانت الشركة تنمو بسرعة. إلا أن الديون أخذت تتراكم وكان خروج السيارات من خط التصنيع بطيئاً، فالشركة كانت تواجه العقبات. وأخذ خروج دي لوريان يبحث عن مستثمرين إضافيين وقروض مصرفية. فبعض أموال الشركة استخدم لتمويل مشروع شخصي للأراضي في كاليفورنيا كان دي لوريان يفاوض لتحقيقه، كما أنه استخدم ٨,٩ مليون دولار لتمويل معدات لمخدر في لوغان في ولاية يوتا. ثم لجأ ثانية إلى الحكومة البريطانية وأخذ دي لوريان يفتش بصعوبة عن الأموال لتسديد ديونه وتفادي الإفلاس وكاد أن ينجح. ولكنه خدع لأن صفقة المخدرات التي كانت سوف تنقذ شركة دي لوريان كانت مدبرة عمداً من قبل مكتب التحقيق الفدرالي في الولايات المتحدة. لقد أقنعوه أنه إذا ساعدهم في الصفقة لإدخال المخدرات إلى أميركا فإنه سوف يتلقى فوراً رأس مال عامل مقداره عشرة ملايين دولار، وخمسون مليون دولار لاحقاً. إن جيمس هوفمان، الصديق القديم لدى لوريان الذي أصبح مخبراً لدى مكتب مكافحة المخدرات أعدّ الصفقة عمداً، والتي وجد فيها صانع

السيارات أمله الوحيد لإنقاذ «سيارة الحلم». وفي هذه الأثناء كان موظفو مكتب التحقيق الفدرالي الذي تظاهر أنه «الرجل الكبير» الذي سيمول الصفقة مقابل نصف شركة دي لوريان للسيارات، والمصرفي الذي يؤمن المال، يسجلان كل كلمات دي لوريان التي تدينه، وقد تم تسجيل ثماني وخمسين مكالمة تليفونية. وفي ١٩ تشرين الأول (أكتوبر) ١٩٨٢ قام موظف مكتب مكافحة المخدرات ومكتب التحقيق الفدرالي بتوقيفه مدعين عليه ببيع ما قيمته ١٦ مليون دولار من الكوكايين. وقد تم تصوير العملية بواسطة الفيديو. إن هوارد وايتزمان محامي الدفاع عن دي لوريان قد دافع في نجاح قضايا أخرى كانت تبدو ميؤوساً منها، تتعلق بأعضاء مافيا متهمين وقتلة متوحشين، وتمكن من تبرئة عضو من عائلة مانسون من تهمة قتل، وكان الوحيد الذي تمت تبرئته من بين المجموعة. لقد تمكن المحامي من تأجيل القضية سبعة عشر شهراً، ثم استغل سحر موكله ليبني تعاطفاً شعبياً معه. وقد أقنع في آخر الأمر هيئة المحلفين أنه قد تم الإيقاع بموكله: إن فارضي القانون قد تخطوا الإجراءات المسموح بها لإيقاف أحد المشتبه بهم ودبروا مؤامرة لإيقاع دي لوريان في الشرك. وقد اعتمد وايتزمان أيضاً على زوجة دي لوريان، كريستينا فيراري ذات المظهر الجذاب، موجهاً إياها في اختيار الملابس التي ترتديها قبل الذهاب إلى قاعة المحكمة وفي كيفية تصرفها في القاعة ومرسلاً إياها للظهور في أحاديث تلفزيونية مدافعة عن زوجها. وكانت فراري التي عادت إلى مسيحيتها أثناء المحاكمة قد أقنعت دي لوريان باعتناق المسيحية. وقبيل إصدار المحلفين حكمهم تمت عمادته في مسبحه المزخرف في عقاره الذي مساحته ٤٠٠ فدان في بدمنستر في ولاية نيوجيرسي. وكانت كريستينا بجانبه ترتدي ثوباً أبيض طويلاً وهو

يرتدي بزة مريحة مصنوعة من قماش يجفّ من دون تغضّن عند نشره. واستطاع دي لوريان تجنب السجن لأسباب طبيعية وغادر المحكمة حراً وإن يكن أفقر كثيراً. فقد بلغت ديونه آكثر من ٢٥٠ مليون دولار بالإضافة إلى ١٧,٥ مليون دولار لم يمكن إثباتها. أما الحكومة البريطانية فقد خسرت ٨٤ مليون جنيهاً أسترلينياً. وقد أصبح ٢٦٠٠ من موظفي مصانع دي لوريان عاطلين عن العمل. كما أن اقتصاد إيرلندة الشمالية الذي كان سابقاً في مرحلة انحسار تلقى ضربة أخرى. وقد خسر دي لوريان أمبرطوريته كما أن زوجته الثالثة تركته.

هوراتيو بوتوملي

ولد هوراتيو بوتوملي ولديه موهبة الثرثرة وكان باستطاعته أن يقنع معظم الأشخاص ليسلموه أموالهم. وقد برز ليصبح سياسياً مرموقاً ورجل ثقة. وقد ولد في حي إيست أند في لندن عام ١٨٦٠ وأدرك باكراً أنه بحاجة إلى الشهرة والنساء والمستقبل السياسي اللامع. إلا أن حلمه كان جمع المال وبمقادير كبيرة. وقد ساهم بوتوملي بإصدار جريدة إيفا نينشال تايمز والمجلة الوطنية «جان بول» وانتخب بعد ذلك عضواً في البرلمان ليمثل دائرة سوست التي هي إحدى دوائر لندن الانتخابية وعاش كوجيه رئيسي مع زوجته في «أبر ديكر» قرب مقاطعة سسيكسي وكان له خليلات كثيرات في أنحاء إنكلترا كافة.

بدأ بوتوملي عمله كاتباً لأحد المحامين ثم كاتب اختزال في محاكم لندن. وبعدها أسس مع بعض أصدقائه دار نشر واشترى من صديق له في بلدة ديفون أرضاً ومعدات طباعة بمبلغ ٢٠٠,٠٠٠ جنيه. ثم باع ذلك إلى دار النشر بمبلغ ٣٢٥,٠٠٠

جنيه. وقد اتهمه زملاؤه بالاحتيال بعد أن تبين لهم أن ما ابتاعوه لا يساوي شيئاً وهو كان يعرف ذلك سابقاً. وقد قرر رجل الثقة هذا أن يدافع عن نفسه شخصياً خلال المحاكمة وربح القضية بعد أن أثر على القاضي بأسلوب دفاعه. حتى أن بعضهم نصحه بأن يصبح محامياً. ومن احتيال إلى آخر كان هدف بوتوملي التالي هو ازدهار الذهب في أستراليا. فقد جمع مبلغاً من المال بالدعاية لمناجم الذهب من أن مؤسساته كانت تخسر عادة وتتعرض إلى دعاوى إفلاس. إلا أنه لم يكن يلاقي أية صعوبة في إيجاد الأشخاص الذين يستثمرون في مشاريعه. وكان أسلوب بوتوملي تأسيس شركة والإعلان عن أرباح مرتفعة ثم يبيع هو وجماعته الأسهم عندما تكون أسعارها قد ارتفعت. وعندما يتعثر عمل الشركة المباعة يعمل على تأسيس شركة أخرى ويستخدم أموال المساهمين الجدد ليبتاع الشركة السابقة. وقد أجبر عام ١٩١٢.على الاستقالة من عضوية البرلمان عندما ذاع صيت دعوى إفلاس شملته. وأثناء الحرب عملت مجلته على دعم جهود بريطانيا لتجنيد العسكر. وقد أثمر صبره وأعيد انتخابه عام ١٩١٨ لعضو برلمان عن دائرته. إلا أنه باشر احتياله الأخير في العام التالي وبدأ يبيع سندات النصر التي أصدرتها الحكومة، بواسطة أحد النوادي إلى العمال ذوي الدخل المحدود والذي لم يكن باستطاعتهم دفع كامل الجنيهات الخمسة، وكانت التسهيلات أن يدفع المساهمون الفقراء ما يستطيعونه على أن يغطي النادي الفرق. إلا أن بوتوملي كان ينهب الأموال. وعندما اكتشف أمره كان قد أخذ ١٥٠,٠٠٠ جنيه من نقود المساهمين. وخلال الأشهر الستة التي لجأ فيها إلى أسلوبه أعلاه كان قد صرف معظم المبالغ لتسديد ديونه أو في مراهنات سباق الخيل أو في شراء وعرض غواصة

ألمانية. وقد حكم عليه بالسجن لسبع سنوات بجرم الاحتيال لتبديد الأموال. ومات المليونير السابق مفلساً عام ١٩٣٣.

روبرت مكسويل

عاش «الكابتن» بوب مكسويل كمامات غامضاً ومحاطاً بالدعاية. فجثة الملياردير العارية وجدت تطفو في المحيط بمحاذاة جزر الكناري بعد أن أفاد طاقم يخته «الليدي غيزلين» أنه مفقود. والملابسات التي تحيط بموته أو أسبابه لا تزال مجهولة، وربما قد لا تعرف. إلا أن المعروف هو أن مكسويل البالغ من العمر ثمانية وستين عاماً كان عندما توفي غارقاً في الدين حتى أذنيه. ومع أنه كان يظن عندما توفي أن ثروته هي ١,٢ مليار جنيه استرليني ما يجعله ثامن أثرياء بريطانيا، إلا أنه ترك وراءه فواتير غير مدفوعة ومشروعات منهارة. وقدتبين فيما بعد أن هذا الناشر كان يعمد إلى قروض بين شركاته مستعيناً بودائع التقاعد ليغطي الخسائر في الشركات الأخرى وانهيار أمبراطورية ترك موظفين كثيرين دون عمل ومئات دون تقاعد ومساهمين كثيرين باستثمارات لا قيمة لها. فبعد أسبوع من وفاة مكسويل تبين للمدققين أن شركاته مديونة للبنوك بمبلغ ٧٥٨ مليون جنيه وأن قيمة الأسهم في شركاته قد انهارت. وقد اكتشف المحققون أن هناك مبلغ ٢٩٧ مليون جنيه مفقودة لشركة مكسويل للاتصالات ومجموعة جرائد ميرور مما كشف للمحققين مدى التخريب الذي أحدثه مكسويل في شركاته. وقد تبين بعد التحقيق الشامل أن كامل مديونية الشركات ارتفعت إلى ١,٨ مليار جنيه (قيمة الموجودات ٨٠٠ مليون جنيه) وأن مكسويل أخذ ٢٤٥ مليون جنيه من شركة الاتصالات و٩٧ مليون جنيه من مجموعة جرائد ميرور. مجموع خسائر ودائع

التقاعد كانت ٤٢٩ مليون جينه والديون للبنوك مليار جنيه. وظل المحققون يدققون أوراق مكسويل بعد عدة أشهر من وفاته ليعلموا مقدار خسائر قطب الصحافة السابق.

وقصة مكسويل من الفقر المدقع إلى الغنى بدأت في سولتفينو في تشيكوسلوفاكيا حيث ولد لدفيك هوش عام ١٩٢٣، في عائلة يهودية لفلاحين فقراء. وقد جاع في صغره معظم الأحيان، كما أنه درس ثلاث سنوات فقط. ويظهر أنه انتسب إلى المقاومة التشيكية ضد النازيين في الخامسة عشر من عمره وبعدئذ أخذ يبيع أعلى. وقد فقد أكثر عائلته في المحرقة. وهرب في شبابه إلى فرنسا حيث حارب في حركة المقاومة الفرنسية وحيث التقى زوجته اليزابيت مينارد قبل أن يلجأ إلى إنكلترا.

وتطوع في إنكلترا في الجيش البريطاني ورقي إلى رتبة نقيب ومنح بعد ذلك وسام الصليب الحربي لبطولته في النورماندي. وبعد ذلك ببضع سنوات أي عام ١٩٤٩ اقترض مالاً من أقربائه وأسس شركة بيرغامون برس التي كانت تستورد وتوزع في بريطانيا الصحف العلمية الألمانية. وقد جعل منه هذا العمل مليونيراً. وكان يفتخر بعدئذٍ بأنه أسس شركة بيرغامون بمبلغ ١٣,٠٠٠ جنيه وباعها بمبلغ ٤٤٦ مليون جنيه. وقد أصبح فيما بعد رائداً عالمياً في حقل المجلات العلمية ووضع نصب عينيه هدف أن يصبح أكبر ناشر في العالم.

ومع الزمن أصبح لديه وزوجته تسعة أولاد منهم كيفن وإيان يفارق ثلاث سنوات واللذان ساعدا والدهما فيما بعد بإدارة إمبراطورية. ونجاح شركة بيرغامون استطاع أن يؤمن لمكسويل مقعداً في مجلس العموم البريطاني في حزب العمال عام ١٩٦٤.

وقد ترك منصبه بعد أربع سنوات عندما لم يتمكن من أن يصبح وزيراً نظراً لأعمال مالية مشبوهة. إلا أنه ظل طيلة حياته عضواً في حزب العمال. وقد حاول حزب المحافظين كسبه إلى صفه بمن فيهم رئيسة الوزراء السابقة مارغريت تاتشر، إلا أنه رفض ذلك. وقد رفض في انتخابات ١٩٨٧ أن ينشر إعلاناً ذا ثلاث صفحات لحزب المحافظين الذي كان وضعه حرجاً في حينه ما خلق له وفرة من الأعداء في حزب المحافظين.

وقد برهن مكسويل مجدداً عن كفاءته عام ١٩٨٠ عندما اشترى مؤسسة الطباعة البريطانية بمديونيتها الضخمة وحوّلها إلى مؤسسة ناجحة. وقد قرر مكسويل الذي يفخر بسرعة أن ينتقل إلى نشر الصحف والكتب. وقد استغرق بعض الوقت حصوله على الصحف التي أراد شراءها، إلا أنه اشترى عام ١٩٨٤ صحيفة «الديلي ميرور» المعروفة ودخل في حرب إعلامية مع القطب الإعلامي الاسترالي روبرت ماردوخ الذي يملك صحيفة «الصن». وتحت إدارة مكسويل قفز بيع صحيفة الديلي ميرور من ٢٠٠,٠٠٠ إلى ٣,٦ مليون نسخة. كما اشترى حصة في م.ت.ڤ أوروبا. إلا أن نجاح الديلي ميرور لم يمتد إلى جميع مشاريعه الأخرى. فجريدة «لندن ديلي» التي انطلقت عام ١٩٨٧ استمرت فقط خمسة أشهر. وفي أيار (مايو) ١٩٩٠ أنشأ مكسويل «اليوروبيان» وهي جريدة أوروبية يومية بعد أن فشل عدة مرات في شراء «الناشونال أنكوريرر» الجريدة الأميركية الأكثر انتشاراً وكذلك شراء ثلاث جرائد أميركية أخرى.

وكان مكسويل يحب أميركا ويرغب أن يتحرك في سوق الولايات المتحدة. وانتهى بأن دفع مبالغ باهظة لشراء وسائل

الإعلام هنالك في نهاية الثمانينات ـ دفع ٢,٦ مليار دولار لمجموعة دار النشر ماكميلان عام ١٩٨٨ ـ وقد أثر عليه هذا التوسع إلى درجة كبيرة مالياً. ومع ذلك فقد انغمس إلى حد ما مرة ثانية مستفسراً عن إمكانية شراء جريدة «الديلي نيوز» في نيويورك والتي كانت تتعرض لإضرابات . وفي السنوات السابقة كان يتصل هاتفياً بالناشر ليسأل عما إذا كانت الصحيفة للبيع، وكان الجواب سلباً. ولما تمت الصفقة بعد أن قبلت النقابات بتنازلات هامة كان العنوان الرئيسي «الكابتن بوب يقضم التفاحة الكبيرة». وكثيرون اعتبروا مكسويل بطلاً في حينه فقد أنقذ الديلي نيوز من الدمار.

كان الموضوع ماكسويل أسطورياً لكده في العمل بصورة مذهلة ـ كان يعمل عادة بين ١٤ ـ ١٦ ساعة يومياً ـ ويكون العمل معه صعباً بصورة مذهلة أيضاً. وكان يحب أن يدير موظفيه بالخوف وأراد منهم أن يعملوا بكد مثله. وكان قطب وسائل الإعلام كثيراً، ما يصرف الموظفين ساعة يشاء. وقد صرف مرة ابنه إيان مكسويل لأنه أخفق في ملاقاته عند هبوط طائرته في مطار أورلي في باريس. وعندما كانت طائرته الهليكوبتر تهبط على مبنى الديلي ميرور في وسط لندن، كان الموظفون يتراكضون في المبنى مطلقين الإنذار «لقد هبط الغرور».

وعندما غزا الجنود الروس ليثوانيا في ١٩٩٠ جعل روي غرينسليد رئيس تحرير الديلي ميرور المعين مؤخراً (محرر رئيس سابق في السانداي تايمز)، صحيفته تغطي الحدث. وقد اتصل مكسويل (بغرينسليد هاتفياً لإخباره بالتوقف عن ذكر الأعمال السلبية المتخذة من قبل غورباتشيف، الذي كان يعتبره صديقاً جيداً.

وكان طبيعياً أن يعترض غرينسليد على تدخل ماكسويل مشيراً إلى أن «الأخبار هي الأخبار». وقد أجاب مكسويل أن غورباتشيف لن يقوم بأي عمل قبل استشارته أولاً. وبعد قليل صرف غرينسليد من الخدمة. كان مكسويل يعتبر نفسه قطباً إعلامياً وأحب مقارنته بعملاق النشر ويليام راندولف هيرست. وكان يحب أن يدغدغ غروره ويرد غالباً على مكالمات وهمية من البيت الأبيض أمام زواره في مكتبه (وخصوصاً المصرفيين). بينما هم ينتظرون التكلم معه، كما كان الكابتن بوب يعتقد بأنه شخصية قوية لها تأثيرها الدولي وأنه سياسي عالمي. وكان يسره الترحيب به في المطارات الأجنبية والتغاضي عن الإجراءات المتعلقة بجوازات السفر. ومع ذلك فقد كانت له علاقات متينة مع الزعماء الشيوعيين بما فيها تلك مع أريك هونيكر زعيم ألمانيا الشرقية. وقد التقاه قبل انهيار جدار برلين بمدة قصيرة وانتقد بعدئذ لصداقته مع هذا الزعيم عندما كان في عزه. وقبل أن يتنحى هونيكر عن مركزه كان وصفه مكسويل بأنه كان مصلحاً طيلة حياته.

وقد قال مكسويل في إحدى المقابلات: «لعبت دوراً رئيسياً في التغييرات التي حدثت في كثير من هذه البلدان إذ أن دوري أساسي مع هؤلاء الناس الجدد. لماذا؟ لأنني كنت دوماً مصنفاً كمعارض قوي للشيوعية». ومع ذلك فقد اعترف بأنه ارتكب عدة أخطاء بسبب علاقته مع الزعماء في أوروبا الشرقية (أتت في الماضي على زعماء كحاكم رومانيا المطلق نيقولاي تشوشيسكو) لكن هذه الأخطاء لم تكن في صداقاتهم بل في عدم التصريح العلني عن انتقاده لهم.

وقد وسع مكسويل أعماله في أوروبا الشرقية واستثمر بقوة في

جرائد هناك. وكان يسافر كثيراً ويقيم في نيويورك مدة لا تقل عن تسعة أيام في الشهر. كما كان صهيونياً ملتزماً، وقد أشرف على نقل أطفال يهود سوفيات مرضى من منطقة تشرنوبيل إلى إسرائيل عام ١٩٩٠ وسافر بالمروحية وزارهم هناك فيما بعد.

وقد نجمت له عدة عوارض صحية من جراء كثرة طيرانه وكذلك وزنه الزائد مقدار ٩٠ ليبرة تقريباً. ومع أن مكسويل كان يشكو من الرشوحات المزمنة التي كانت تتفاقم بسبب إزالة جزئية لإحدى رئتيه منذ ثلاثين عاماً إلا أنه كان دائماً نشيطاً. ومع كل الضغوطات فإنه لم يسمح بأن تظهر مشاكل مشاريعه. وكان أسلوبه عدم الاضطراب والقلق.

ومع ذلك فلن نعرف عما إذا كان ذلك هو ما فعله مكسويل ليل ٥ تشرين الأول (نوفمبر) ١٩٩١ عندما وجدت جثته تطفو في المحيط. هل أن جبل الديون الذي خلفه هو ما حداه به بالتالي إلى القلق؟ أو أنه حادث؟ أو ربما جريمة..

وحسب المحققين فإن سلوك مكسويل قبل وفاته تلك الليلة بقليل كان غير طبيعي وغامض. فقد قرر بصورة غير منتظرة أن يقوم بجولة في يخته لعل ذلك يساعده في التغلب على رشحه، ولم يطلب أن يرافقه أي من موظفيه أو زواره، وهذا كان خلاف عادته. فاليخت الليدي غزلين الذي يملكه كان ضخماً يستخدمه غالباً للضيافة وللتأثير على الضيوف. وكانت له حجرة رئيسية وارفة السطح وطاقمه مؤلف من ثلاثة عشر شخصاً وطباخين اثنين. وكان يمكن أن يؤجر هذا المركب بما يقرب من ١٠٠,٠٠٠ جنيه في الأسبوع. وكان يطلب من الضيوف أن يخلعوا أحذيتهم قبل الصعود.

لقد صعد إلى اليخت في جبل طارق وخطط لرحلة على امتداد الأسبوع التالي لتساعده في التخلص من الزكام. ولقد رآه أحد أفراد الطاقم على ظهر اليخت حوالي الساعة ٤,٢٥ صباحاً أي قبل نصف ساعة تقريباً من وفاته. لقد شكا مكسويل من الحرارة وأديرت أجهزة التكييف وبعد ذلك بحوالي عشرين دقيقة اتصل بمنصة الرّبان وطلب وقف أجهزة التكييف، ولم يتصل بأحد بعد ذلك. وفي الصباح التالي، وبعد مخابرة هاتفية له من نيويورك، تبين أن مكسويل مفقود. وبعد ظهر ذلك اليوم، بعد أن أطلق جهاز الإنذار وأعلم أفراد طاقم الإنقاذ، تم العثور على جسد مكسويل العاري وهو يطفو في المياه بعيداً عن جزر الكناري.

إن أرملة مكسويل وابنه الأكبر فيليب وصلا للتعرف إلى الجثة، التي تم نقلها بواسطة طائرة مستأجرة إلى القدس لدفنها. إن التابوت الكبير الحجم الذي كانت بداخله جثة مكسويل التي تزن ٢٨٦ باوند لم يكن في المستطاع إدخاله إلى طائرة مكسويل الخاصة ولذلك تم طلب طائرة أكبر.

إن محققي شركة التأمين الذين يؤخرون بوليصة التأمين على حياة الناشر بقيمة ٢٠ مليون جنيه استرليني لا يزالون يحاولون تحديد كيف مات مكسويل بالضبط. ولكن تقريراً رسمياً صدر في شباط (فبراير) ١٩٩٢ يشير إلى أنهم يعتبرون الانتحار أكثر الأجوبة جدارة بالثقة. لقد أعلنوا أن الذبحة القلبية غير واردة، وأن ليس كلياً، لأنهم يقولون إنه في حال كونها حدثت فمن المرجح أنه كان وقع على ظهرالمركب وهم واثقون من أنه لم يكن من الممكن أن يتدحرج من على ظهر المركب ويقع في البحر. ووضع محدد والخسارة جانباً بإمكانية حدوث جريمة لأنهم ببساطة لم يجدوا دليلاً لوقوعها. أحد الأسباب التي تجعلهم يقولون إن

الانتحار كان سبب موته هو أنه كان «مجاملاً بصورة غير اعتيادية وتقريباً ناعماً تجاه الطاقم». ويفترض التقرير أنه من الممكن التصور أنه قد توصل إلى الاستنتاج أن انهيار الأمبراطورية أصبح حتمياً. وورد في التقرير «أننا نتساءل عما إذا كان قرار روبرت مكسويل قضاء تلك الأيام الأخيرة على الليدي غزلين، وطلبه أن توافي طائرته اليخت في البحر، وتصرفه اللطيف غير الإعتيادي معظم الوقت، كانت نتيجة معرفة روبرت مكسويل أن مهنته كرجل أعمال وأسلوب حياته المزخرف بإسراف كانا يقتربان بسرعة من النهاية».

ويقول الدكتور إيان وست وهو طبيب بريطاني مشهور أخصائي في علم الأنسجة والذي قام بتشريح ثان لجثة روبرت مكسويل قبل دفنها في إسرائيل بأن الدلائل تشير إلى أن الغرق كان سبب الوفاة.

وقبل وفاته بعام باشر مكسويل ببيع ممتلكاته ليقلل من ديونه. وعند وفاته كانت ديونه قريبة من أربع مليارات دولار. وقبل وفاته بأيام جرى بيع شركة برلتز انترناشونال وهي مؤسسة لتعليم اللغات. وقد اشترت الشركة دار النشر اليابانية فوكوتيك بمبلغ ٢٦٥ مليون دولار. ولم تكن هذه الصفقة كافية لإنقاذ مؤسسة مكسويل للاتصالات وباقي شركاته من المستقبل المبهم. وبعد وفاة مكسويل فإن مؤسسة الاتصالات التي تضم دار النشر ماكميلان والشيلكلوبيديا كوليرز ودلائل شركات الطيران كانت مديونة بمبلغ ٢,٥ مليار دولار. أما مجموعة ميرور للجرائد التي تضم الدايلي ميل وأربع صحف بريطانية أخرى فقد بلغت مديونيتها ٥٨٣ مليون دولار بإيرادات سنوية تبلغ ٧٩٢ مليون دولار. أما

مجموعة روبرت مكسويل المحدودة والتي تضم جريدة الديلي نيوز النيويوركية واليوروبيان ونادي كرة القدم أكسفورد يوناتيد فكانت مديونيتها ١,٣ مليار دولار وإيراداتها غير معروفة. وبالرغم من ممتلكاته العديدة كافة فإن إيرادات مكسويل لم تكن كافية لتسديد ديونه، فقد كان يدفع فائدة ٢٩٠ مليون دولار لمبلغ ٢,٦ مليار دولار استدانها.

ولم يكن مكسويل يعتبر نفسه بطلا بل شخصا يستحق العبادة. وكانت قوته الرئيسية شجاعته الاستثنائية. إلا أن خطأه الرئيسي كان إخافة الضعفاء. وقليلون هم الذين أسفوا على وفاته باستثناء الدائنين.

آلان بوند

كان ملك وملكة الشعب الأسترالي. فهو كان يجسد علم الأستراليين أي المقامر المعوز الذي أصبح بنظر الشعب بطلاً بعد فوزه بالمدالية القيمة لسباق اليخوت ألا وهي كأس أميركا. وفي منتصف الثمانينات في قمة قوته كانت ثروته قريبة من مليار جنيه أسترليني.

إلا أن ألان بوند واجه حكم إفلاس وأقر بأن معظم ثروته قد تبخر. فقصته كانت تلك التي يعيشها أصحاب الملايين بإسراف ثم يفقدون كل شيء عندما يتحول إعجاب الجماهير بهم ومحبتها لهم إلى الحسد وانعدام الثقة.

ولد بوند في لندن عام ١٩٣٨ وانتقل مع عائلته إلى أستراليا بعد أحد عشر عاماً. وترك المدرسة في الخامسة عشر من عمره عندما شعر بأنه لم يكن هناك من يتحداه وامتهن رسم اللافتات.

وكان هدفه أن يصبح مليونيراً في سن الواحدة والعشرين، وقد فعل ذلك. وتزوج في السابعة عشرة إيلين (اسم الدلع كان «ريد») ابنة تاجر صوف يدعى دوزر هاجز. وقد اقترض بوند مالاً من حميه واشترى أرضاً في تلال مدينة بيرك على الشاطىء الغربي لأستراليا. وارتفاع أسعار الأراضي في الستينات جعل بوند رجلاً غنياً ومليونيراً.

وكان «ريد» و«بوندي» زوجين مرحين وأطوارهما غريبة ويعملان على لفت الأنظار إليهما ومشهورين بالتبذير. فقد اشترى بوند عام ١٩٨٧ لوحة إيريس للرسام فان غوغ من معرض سوثبي بمبلغ ٣٠,٢ مليون جنيه استرليني. وكان هذا المبلغ في حينه هو أغلى ثمن بلغته أي لوحة. وقد اشترى اللوحة تحت اسم مجهول كي يثير الفضول لمعرفة من هو المالك الثري الجديد. وكان ذلك بعض اللعبة، فالمقصود من هذه المشتريات الخيالية كان أن يظن الناس (وبخاصة المصرفيين) أنه ذو غنى لا يصدق.

وفي الواقع فقد شيد بوند أمبراطورية بكاملها على الديون. ففي بدء عمله عمد إلى أسلوب تمويل صفقاته الجديدة من قروض لقاء رهن آخر مشترياته. وبالفعل فقد تبين بعد الدعاية الكبيرة بشرائه لوحة أيريس أنه رهنها لدى سوثبي لقاء ١٦ مليون جنيه وأنه لم يتمكن من تسديد المبلغ وأن معرض سوثبي استعاد اللوحة. وفي قمة نجاحه امتلك ستين بالمئة من محطات أستراليا التلفزيونية ونصف إنتاج البلاد من البيرة بالإضافة إلى آبار نفط وأقمار اصطناعية وجرائد ومناطيد ذات محركات، وبالإضافة إلى ذلك قرية إنكليزية بكاملها وجزيرتين خاصتين ويختين وعشرة منازل و٩٥,٠٠٠ خروف و١٠٠,٠٠٠ بقرة وثلاثمئة لوحة زيتية. وهذا

ما يعطي فكرة عما كان يملكه بوند. وكانت زوجته «ريد» تسافر بالطائرة إلى سنغافورة بعد الغذاء تلفها المجوهرات التي ينتجها منجم زوجها.

وكانت جاذبية بوند ومقدرته كبائع عنصرين أساسيين في صفقاته التجارية. وقد قيل إن باستطاعته بيع صليب الفاتيكان وإقناع البابا ليوافق على الصفقة. وكان الأستراليون يتطلعون إلى بوند وزوجته بمزيج من اليأس والعطف. فألان بوند كان بطلاً في نظر الكثيرين وبخاصة أنه حصل لبلاده على الشهرة والمجد عندما أحرز كأس أميركا لسباق اليخوت بعد محاولته الرابعة، وهذه جائزة لم يحصل عليها من قبل أي شخص غير أميركي.

وكان بوند بالإضافة إلى كونه رياضياً عنيداً في منافسته، أيضاً عنيفاً كرجل أعمال، وكان يدرك أن جائزة كأس أمريكا ستمنحه بالإضافة إلى الشهرة والاحترام ضماناً لقروض العشرين مليون جنيه التي استحصل عليها من المصارف لأكثر مشاريعه طموحاً حتى ذلك التاريخ. فقد كان يخطط لبناء مدينة بأكملها تحوي ثلاث جامعات في التلال الرملية القاحلة على بعد ثلاثين ميلاً في مدينة بيرت. وقد استخدم كأس أميركا كنقطة انطلاق لمشروعه الجديد هذا وبنى ميناء ويختاً (السذرن كروس) لمدينته الجديدة.

وعام ١٩٧٤ قبيل التحدي الأول الذي واجهه بوند انهار سوق العقارات في أستراليا وأخذت المصارف تطالب بما أقرضته. إلا أن المصارف تفادت ردّ الفعل السياسي الذي قد ينجم عن إعلان إفلاس بوند الذي كان اسمه يظهر يومياً في الصحف كنجم أستراليا الرياضي. وقد قال حينئذ «سأحارب كل من يقف أو كل ما يقف في طريقنا للفوز بالكأس». وعام ١٩٨٣ فاز بوند بكأس

أمريكا وأصبح ذا شهرة عالمية. وأصبح إلهاً في أستراليا وبكى رئيس الوزراء بوب هوك عندما أعلن فوزه على محطة التلفزيون الوطني. ورغب الكثيرون في أن يرفع إلى رتبة فارس، وقد منح وسام أستراليا، وكان هناك فيلم صغير «التحدي» عن بوندي وريد.

ومن حظ بوند بعد فوزه بالكأس الأمريكي أن الحكومة الأسترالية العمالية أطلقت حرية النقد وجعلت سعر الدولار الأسترالي حراً ما سهل الحصول على القروض. وقد أخذ بوند يستثمر بإسراف ويدفع مليار دولار أسترالي لمصنع بيرة كبير (كسيلمان توهيز)، وهذا أكبر مبلغ دفع لأية شركة أسترالية حتى ذلك التاريخ. ثم اشترى بعد ذلك أكثر محطات التلفزة شعبية في البلاد، القناة ٩ بمبلغ ٦٠٠ مليون جنيه وأعلن عن خطته لبناء جامعة بوند. وفي العام ١٩٨٩ بلغت ثروة بوند ٤,٣ مليار جنيه وكان ثاني أثرياء أستراليا غنى. يقول المثل القديم «يوم لك ويوم عليك». وقد أخذ فحوى هذا المثل ينتاب بوند بعد أن ساهم في الإطاحة بعدوه اللدود ومنافسه روبرت هولمز كورت بشراء أسهمه في مجموعة بيل. وقد اقترب «ملك» أستراليا المالي من نهايته عندما أجبرته الحكومة الفدرالية على دفع ديون مجموعة بيل. إلا أنه حفر قبره بيديه عندما حاول طعن رئيس شركة لونرهو صديقه القديم تايني رولندز في ظهره دون علمه عن طريق شراء أسهمه في تلك المجموعة. ورولندز وهو منافس بريطاني شديد المراس قام بنشر تقرير من ثلاث وتسعين صفحة بعنوان «تحليل مالي لشركة لونرهو عن مجموعة شركات بوند»، وأخذ هذا التقرير يهدم مصداقية بوند.

ويقول التقرير إن شركات بوند عاجزة عن دفع ديونها وإن ما تملكه هو تقريباً نصف ما يدعيه صاحبها. كما ذكر أن ديون

الشركات هي ثلاثة أضعاف ما ذكره بوند كما أنه لا وجود لأرباحها. وقد أعلن التقرير أن«الاستثمار في مجموعة شركات بوند يعتبر كارثة». وقد عمل بوند جهده لتكذيب التقرير المذكور الذي قال إنه هراء. لكن الشعب الأسترالي لم يعد مغرماً به وخاصة أنه لم ينجح في العام السابق بالفوز بكأس أميركا.

لقد أصبح الوضع سيئاً لبوند وعائلته. فقد كانا ضمن لائحة «قرف ١٠٠ شخص في أوستراليا». وسريعاً أخذت قيمة أسهم شركاته تنخفض وساهمت وسائل الإعلام في الحملة السلبية كما أن الجرائد كانت تكتب «بوند على الحبال»، وعنوان رئيسي آخر «بوند تحت المطرقة». وقد أعلن أن هناك مؤامرة ضده وأخذ يبيع شركاته. فقد باع شركة التلفزة «كيري باكر» بمبلغ ٥٨ مليون دولار عام ١٩٩٠ وهي نفسها التي اشتراها قبل ثلاث سنوات بمبلغ ٤٥٠ مليون دولار. ووضع مصنع البيرة عندئذ تحت الحراسة القضائية وباشر الدائنون الأمريكيون بالإجراءات القانونية لتحصيل ديونهم البالغة ٢٨٠ مليون جنيه. وكان يبذل جهده كي لا يعلن إفلاسه. وعام ١٩٨٧ عندما انهارت الأسهم في شهر تشرين الأول (اكتوبر) كان الناس يقولون إن بوند هو أغنى رجل في استراليا بموجودات تقارب المليار جنيه استرليني.

وفي أيلول (سبتمبر) ١٩٩١ أصدرت المحاكم حكمها طالبة من بوند أن يسدِّد إلى البنوك قروضاً بقيمة ١٤٠ مليون جنيه. ويظن أن الحكم هذا هو أكبر ما صدر بحق شخص واحد في تاريخ استراليا القضائي. وقد انفصل هو وزوجته بعد ذلك. وفي ١٤ نيسان (ابريل) ١٩٩٢ انتهت حياة الإسراف وأعلنت المحاكم الاسترالية إفلاسه. وكان لا بد من متغيرات في أسلوب معيشته.

فلم يعد يسمح له باقتناء سيارة تزيد قيمتهاعن ١١٠٠ جنيه كما أن مفروشات منزله الفخمة يجب أن تباع ولا يسمح له باستلاف أكثر من ٢٣٠ جنيهاً إلا إذا أعلن إفلاسه. كما أنه أصبح من غير المسموح له أن يصبح عضو مجلس إدارة أو مديراً في أية شركة وعليه أن يسلم جواز سفره. والشيء الوحيد الذي يسمح له الاحتفاظ به هو خزانة ثيابه المملوءة بالبزات الحديثة. لكن بوند يعد بالعودة ويبحث عن المستثمرين...

فريدي لايكر

كان السير فريدي لايكر بطلاً بريطانياً شعبياً شق طريقه من عامل تنظيف لحظائر الطائرات في عامه الخامس عشر إلى صاحب شركة طيران سكاي ترين (القطار الجوي) التي تقوم برحلة يومية بين لندن ونيويورك. ويقول كثيرون إن شركته هذه اندفعت من السماء بسبب منافسيه الحسودين وقد انهارت عام ١٩٨٢ تحت وطأة الديون المتراكمة. وقد كان ذلك بالنسبة للسير فريدي نهاية حلم قديم.

لقد رقي إلى مرتبة النبلاء عام ١٩٧٨ في قمة نجاحه وشركته التي قدمت رحلات رخيصة عبر الأطلسي ومكنت آلاف البريطانيين من زيارة أمريكا. فخطوط لايكر الجوية انهارت في شباط (فبراير) ١٩٨٢ وديونها ٢٧٠ مليون جنيه استرليني. وقد كافح السير فريدي الذي كان يعتبر الرائد في رحلات الطيران الرخيصة باستبسال لإنقاذ شركته إلا أن محاولاته باءت بالفشل بعد عدة أشهر من المفاوضات. إن الإعلان عن إفلاس الشركة وعمرها عشر سنوات لطائراتها السبع عشرة ترك ركاباً عديدين وسواحاً في أنحاء العالم من غير وسيلة تمكنهم من المغادرة، وتلقت

الطائرات التي كانت قد غادرت بريطانيا تعليمات بالعودة في منتصف الطريق.

وكان دعم الجمهور للسير فريدي هائلاً. وأنشىء صندوق «أنقذوا لايكر» واتصل به الناس مستفسرين عن المكان الذي يرسلون له الدراهم وعما يمكنهم عمله للمساعدة، وقد أرسلوا له ألوف الجنيهات. لقد كان له إيمان عميق بتأمين الرحلات الرخيصة المتوفرة بسهولة للجميع وأحبه الجمهور واحترمه. لقد كانت حكايته حكاية الفقراء الذين أصبحوا أغنياء إلا أنه انتهى فقيراً لسوء الحظ.

إن لايكر ابن تاجر الخردوات المعدنية ووالدته تعمل في تنظيف المنازل بدأ حياته التجارية في السادسة والعشرين من عمره عندما افتتح محلاً لبيع قطع الطائرات برأسمال مقداره ٢٤٠ جنيهاً كان كل ما وفره، وقد مكنه استثمار مصرفي اسكتلندي لمبلغ ٣٨٠٠٠ جنيه من توسيع عمله وشراء اثنتي عشرة طائرة من نوع هالتون (قاذفات قنابل هالينكس محولة). وقد ساهمت هذه الطائرات فيما بعد بنقل التموين إلى برلين عندما حاصرها الروس وتمكنت الشركة «افياشن تريدرز» بالتالي من نقل ١٢٪ من تموين المدينة خلال أكثر من ثلاثة عشر شهراً. ويومها لم يكن لايكر يربح كثيراً وكان معروفاً عنه بأنه يتطلع إلى ما هو أكبر موقناً أن العمل لا بد وأن يتحسن ويتحقق الربح الأفضل.

وبعد اثني عشر عاماً من إدارة الشركة وانتشار شهرته بأنه مستعد للرحلات إلى أي مكان، باع شركته بمبلغ ٨٠٠,٠٠٠ جنيه. والتحق بعد ذلك بقليل عضواً في مجلس إدارة شركة بريتيش يونايتد إيرويز وأصبح من ثم عضو مجلس الإدارة المنتدب

براتب ٥٠٠٠ جنيه في السنة. وعام ١٩٦٥ بعد خلاف مع رئيس مجلس الإدارة السير مايلز ويات استقال من الشركة وأسس شركة لايكر ايرويز بثلاث طائرات اشتراها بمبلغ ٢١٥,٠٠٠ جنيه من مدخراته ومن قروض مصرفية.

وعندما حاول لايكر أن يتحرك عبر الأطلسي عارضه كثيرون من موظفي الطيران الحكوميين وكذلك من باقي الشركات. وقبل أن يبدأ رحلاته المسماة سكاي ترين عام ١٩٧٧ كانت الخطوط البريطانية وال تي. دبليو. أي وال بان أم تجتمع سراً لتخطط لسقوطه. وبعد نضال دام خمس سنوات ساعد دعم الجمهور له على تحقيق مشروع السكاي ترين. وكانت فكرته تسيير رحلات جوية شبيهة برحلات القطار حيث يتمكن المسافرون من الوصول إلى المطار دون حجز مسبق والإقلاع بأجر سفر رخيص. وأخيراً

سقط قطب الإعلام الاسترالي كريستوفر رسكايس بعد إعلان إفلاسه في حزيران (يونيو) ١٩٩١ بعد أن بلغت ديونه ٣٧ مليون جنيه. وكان قبل ذلك رئيساً لمجلس إدارة مجموعة كونيتكس والتي هي مجموعة تعنى بالإعلام والاستجمام والتي انهارت مباشرة بعدما تعذر عليها شراء شركة الأفلام الأمريكية مترو غولدن مايريونايتد أرتستس. وقد قدرت ثروة سكايس عام ١٩٨٨ بأكثر من ٦٥ مليون دولار استرالي. وكان عمره فقط أربعين عاماً عندما انتقل إلى الولايات المتحدة بغية زيادة امبراطوريته من محطات التلفزة الاسترالية ومناجع السياحة الفخمة. وسكايس المعروف بذوقه المتواضع ـ خلافاً لكثيرين من زملائه الأثرياء الاستراليين ـ كان من عائلة فقيرة. فهذا المليونير المشهور بدأ عمله كصحفي للشؤون المالية في مجلة الفاينشال ريفيو الاسترالية ليؤسس شركته الخاصة كوينتكس عام ١٩٧٤.

منحته سلطات الطيران الأمريكي في حزيران (يونيو) ١٩٧٧ إذناً بتقاضي سعر أقل من السعر الأدنى للسفر عبر الأطلسي بما لا يقل عن ٨٠ جنيهاً. وعندما حصل على هذه الموافقة عقدت شركة الخطوط الهندية والعال والخطوط الإيرانية، وهي شركات تسير رحلات بين لندن ونيويورك مع الشركات الأخرى عدة اجتماعات سرية لتسديد ضربة قاضية للايكر.

وعندما انطلق السكاي ترين في رحلاته نجح نجاحاً فورياً. وعند تدشين الرحلة الأولى إلى لوس أنجلس صافح لايكر المسافرين وحدثهم. وقد أخبروه أنه لولا السكاي ترين لما تمكنوا مطلقاً من السفر إلى الولايات المتحدة. وقد قال لهم يومها «إننا نعامل الركاب كبشر حقيقيين. لا نعاملهم كالماشية. لا نعاملهم كمسافرين. نعاملهم كأناس».

وقد استثمر مدخراته البالغة ١٥,٠٠٠ دولار استرالي لتأسيس شركته التي عملت بادىء الأمر بالاستثمارات ثم ركزت على وسائل الإعلام ومناجع السياحة والاستجمام وكذلك على الأراضي والموجودات. وعرف عن سكايس عدم المبالاة بهندامه وبعمله الدؤوب (كان يعمل عادة ١٠٠ ساعة في الأسبوع). وبعد أن نجح عمله اشترى هذا الرجل الغريب الأطوار يختاً بمبلغ ستة ملايين دولار استرالي: وأسماه الميراج الثالث. وقد جعل زينته بلونه المفضل الذي هو الأزرق الفاتح. وهذا يعني الموكيت الأزرق والجدران الزرقاء والرخام الأزرق وطاولة الطعام الزرقاء. وكان يخطط قبل سقوطه لشراء ممتلكات إضافية في الولايات المتحدة. كما كان يعمل عند انهيار شركته للدخول في استثمارات عقارية في إسبانيا. إلا أنه عاد من تلقاء نفسه إلى استراليا ليواجه دعويين تتعلقان بمخالفة قوانين الشركات.

وقد استدان مئات الملايين من الدولارات لشراء طائرات جديدة لأسطوله ولتسيير رحلات سكاي ترين إلى أوروبا كما كان يخطط. وبعد عام من إطلاقه السكاي ترين منح لقب فارس وهذا يعتبر أكبر رمز للتقدير. وكانت رئيسة الوزراء السابقة، مرغريت تاتشر من المعجبين به والداعمين له. لكن معارضة معظم شركات الطيران والجمود الاقتصادي هزماه وأصبحت قروضه عبئاً ثقيلاً عليه عندما ارتفعت الفوائد وانخفضت قيمة النقد. وجاءت الضربة القاضية عندما خفضت شركة بان أم أسعارها إلى نفس أسعار لايكر. وقد انهارت شركة لايكر ايرويز في ٥ شباط (فبراير) ١٩٨٢ . وفي آب (أغسطس) ١٩٨٥ قبل لايكر عرضاً بثمانية ملايين دولار من الخطوط البريطانية وشركات أخرى متهماً إياها بالتآمر للقضاء عليه ومنعه من العودة إلى عمله ثانية. وقد مهد ذلك الطريق إلى خصخصة الخطوط البريطانية.

وقد حاول السير فريدي بعد انهيار لايكر ايرويز تنظيم رحلات شاملة. وقد اخترع لعبة مغناطيسية للمسافرين يتسلون بها أثناء الطيران. وهو في السبعين من عمره أعاد تسيير لايكر ايرويز للسواح بين الولايات المتحدة وجزر الباهاما بأسعار مخفضة ويتحرك ثانية في السوق البريطانية/الأمريكية للقيام برحلات رخيصة عبر الأطلسي.

ومع أن لايكر كان وطنياً في السابق إلا أنه يقول الآن إنه يبتعد عن بريطانيا كما يبتعد عن الطاعون: «الطريقة التي عاملتني بها الحكومة وصناعة الطيران البريطانية لا تجعلني أدين بأي شيء لانكلترا.. فلا بد من أن تتغير بلادي كثيراً قبل أن أعود إليها ثانية. إنهم يقدرونني هنا في أمريكا. البريطانيون لا يقدرون أحداً».

ايفار كروجر

كان المليونير الاسوجي إيڤار كروجر يعرف باسم «ملك عود الثقاب»، وكان في وقت ما يملك أكبر شركة احتكارية في العالم. وكان يملك في العشرينيات أو يتحكم بثلاثة أرباع ما يستهلكه العالم من أعواد الثقاب. إلا أنه بعد ذلك ببضع سنوات انتحر بمسدس تاركاً بعض ثروته التي بلغت ٦٥٠ مليون دولار بعد أن بدّد أو فقد معظمها.

نشأ كروجر كمهندس في موطنه الأصلي أسوج، ثم سافر حول العالم قبل أن يعود ليؤسس شركة بناء. وقد نجح بسرعة وأخذ يبني في أوروبا ثم توسع في الأعمال المصرفية وتمويل الأفلام. وبعدما وجد أن بإمكانه الحصول على كميات من الفوسفور والبوتاس لصناعة أعواد الثقاب بينما لم يكن ذلك باستطاعة الآخرين، قرر أن يعمل في هذا الحقل وأسس مصنعه عام ١٩١٥.

وفي العام ١٩١٧ كان ينعم بأرباح كبيرة بعد أن اشترى مصانع منافسيه وأصبح يتحكم بصناعة أعواد الثقاب في اسوج. ثم اتجه نحو فرنسا ويوغسلافيا وتركيا وأوروبا الشرقية وأمريكا الجنوبية والوسطى حيث احتكر هذه الصناعة. وكان كروجر رجل أعمال غريب الأطوار نوعاً ما، وكان يطعم امبراطوريته بشركات غامضة كلما استطاع الحصول على أموال. إلا أنه كان لديه دائماً تقدير للمساهم مع فوائد أكثر مما يستطيع أن يقدمه الآخرون. وعندما سرت إشاعات بأنه يلاقي صعوبات في مشاريعه التجارية عمد تلقائياً إلى دفع ضرائب إضافية بقيمة ١٥٠,٠٠٠ دولار كي يوهم الآخرين أنه لا يزال غنياً جداً. كما فعل روبرت مكسويل فيما بعد

فإنه كان يدعي بأنه يتلقى مكالمات هاتفية من زعماء العالم كستالين مثلاً ليؤثر على زائريه المنتظرين. وقد أخذ يزيد من مشاريعه إلا أن شركاته لم تكن تنتج مبالغ كافية ليدفع أرباح الأسهم التي وعد بها. وهكذا «فملك الثقاب» أخذ يزوّر الامتيازات وكان أحدها بمبلغ ١٤٣ مليون دولار من الحكومة الايطالية. وأصيب كروجر بضربة دماغية عام ١٩٣١ يرجح أنها ناجمة عما بذله من إجهاد وهو يحاول التملص من صفقاته الاحتيالية. وأخيراً يوم ١٢ آذار (مارس) ١٩٣٢ أنهى حياته بمسدسه. ومع أنه اعتبر نفسه قد انتهى إلا أن ثروته عند انتحاره كانت لا تزال ٢٠٠ مليون دولار بالرغم من تبديده مئات الملايين وخسارته مئة مليون أخرى.

4

أخبار غريبة وأسرار عجيبة

١- غزو ألاشباح

٢- ألمشعوذون

٣- ألصحون ألطائرة

٤- ألكوارث ألعالمية

٥- قصص عجيبة غريبة

٦- فضائح ألعائلات ألمالكة